NAUKA O PODWYŻSZANIU PŁACY,

ZE SZCZEGÓLNÉM UWZGLĘDNIENIEM

ANGIELSKICH EKONOMISTÓW,

przez

Dra L. Brentano,

W BERLINIE.

(Przekład z niemieckiego).

(Dokończenie,—p. Ekon. zesz. III, str. 275, z 1874 r.)

Od czasu gdy Mill wyrażonych tu poglądów bronił po raz ostatni w szóstém wydaniu swojéj Ekonomji społecznéj, Anglik Franciszek Longe w osobnéj rozprawie (¹) zwrócił się przeciwko jego nauce o zasobie płacy; od owego czasu Thornton w swojém dziele o pracy (²) również odrzucił zasób płacy, a Mill w swéj krytyce książki Thornton'a, sam tę naukę porzucił. „Cena pracy, mówi tamże (³), nie jest bynajmniéj określoną rozdziałem jéj wytworów między chlebodawcą i robotnikiem, lecz raczéj sama ten rozdział określa. Chlebodawca rozpoczyna swe przedsiębiorstwo za pomocą wszystkich nagromadzonych środków, które w danym razie wszystkie stać

(¹) Francis D. Longe. A refutation of the wagefund theory of modern political Economy, as enunciated by Mr. Mill, M. P. and Mr. Fawcett, M. P. London, 1866.

(²) Wyd. niemieckie, str. 92.

(³) The Fortnightly Review. Vol. V. N. L. pp. 516, 517.

się mogą kapitałem. Z nich to opłaca osobiste i swéj rodziny wydatki, podobnie jak zalicza płacę robotnikom. Nie ma prawa przyrodzonego, któreby robiło niemożliwém, żeby płaca wzmagała się do tego punktu, że nietylko pochłaniać będzie te zasoby, które chlebodawca przeznaczył zrazu na przeprowadzenie swego przedsiębiorstwa, ale nadto całą przewyżkę nad wydatki, jakie z konieczności dla utrzymania życia ponosić na siebie musi. Prawdziwą granicą podnoszenia się płacy, będzie nie niezłomna granica zasobu płacy, ale praktyczne rozważenie, jaka wysokość płacy może go przyprowadzić do upadku, lub zmusić do zaprzestania przedsiębiorstwa."

Tak twierdząc Mill, nietylko więc porzucił zasadę zasobu płacy, ale przynajmniéj pośrednio przyznał, że sumę płac warunkuje popyt spożywców ([1]). Chociażby płaca zwiększyła się jak najbardziéj,

---

([1]) Ze zniesieniem zasady zasobu płacy, cały szereg innych teorij Milla, potrzebuje sprawdzenia, tak np. jego nauka, że „gdy kapitał, zyskany przez publiczne pożyczki, odciągniętym zostaje od zasobów, zużywanych na produkcją, albo mających takie przeznaczenie, to odciągnięcie od takiego celu, równa się odjęciu téj sumy z płacy klasy pracujących." (Pol. econ. V. 7. § 1). Podobnie jak Mill, naucza Adolf Wagner w swéj wybornéj rozprawie o długach państwowych (Bluntschli's Staatswörterbuch. X, str. 15, 16), że pożyczka, czerpiąca z krajowych kapitałów, które skutkiem pożyczki odciągnięte zostają od innych produkcyjnych przeznaczeń, nie zasługuje na pierwszeństwo przed wyższém opodatkowaniem, ponieważ więcéj niż to ostatnie dotknie klasy pracujące. Jako kryterjum pożyczki tego rodzaju oznacza podniesienie się stopy procentowéj, którą państwo zapewnić musi dla pozyskania pożyczki i następne podniesienie się ogólnéj stopy procentowéj, w skutek takiego zużycia kapitałów państwa. Podobnie jak Mill, opiera się przy tym na poglądzie, że wysokość płac, zależy od wielkości kapitału, znajdującego się w obiegu. Pożyczka, o któréj mowa, dokonywa się kosztem kapitału obiegowego; zmniejsza się przez to produkcja rzeczowa. Ponieważ kapitaliści, podobnie jak przed tém mają ten sam dochód, i skutkiem tego nie ograniczają pod żadnym względem spożywania, produkcja zaś rzeczowa się zmniejsza, to z konieczności zmniejszać się musi spożywanie robotników.

Tymczasem bynajmniéj nie zdaje się rzeczą słuszną, żeby produkcja rzeczowa zmniejszać się miała, skutkiem pożyczki. Produkcja rzeczowa zależy od prawdopodobnego popytu i nie zmniejszy się, dopóki ten ostatni się nie zniży. Jeżeli nawet obiegowy kapitał, używany w produkcji, odciągniętym od niéj zostanie i umieszczonym w pożyczce, to podniesiona stopa procentu, przyciągnie obce kapitały, które, jeżeli nie wezmą udziału w pożyczce, umożebnią dalszą produkcją. Pożyczka więc cała, nie mając wpływu na prawdopodobne spożywanie, wpływać też wcale nie będzie na produkcją i na wysokość płacy. Przynosi tylko szkodę przedsiębiorcy, gdyż podwyższa stopę procentu na koszt jego zysku, a przedsiębiorcy nie są w stanie tego sobie wynagrodzić obniżeniem płacy, ponieważ popyt na pracę w skutek pożyczki, bynajmniéj się nie zmniejsza, a raczéj, nader prawdopodobnie

to przedsiębiorca nie ujrzy się jeszcze zmuszonym do zaprzestania przedsiębiorstwa, dopóki spożywca zwraca mu sumę, zużytą na płacę. Suma ta jest więc zależną od dochodu spożywców.

Z porzuceniem nauki o zasobie płacy, możnaby sądzić, że ostatecznie rozstrzygniętém zostało, w sposób przeczący, powyżéj postawione pytanie: czy w stosunkach danéj chwili, istnieje tylko jedna możliwa, przeciętna wysokość płacy; gdyż jeśli tylko nie koniecznie określoną jest suma, którą przedsiębiorcy rozdzielać muszą między daną liczbę robotników, to już jest z góry określonym udział, jaki w niéj każdemu przypada. Jednakże ekonomiczny rozbiór kwestji podwyższania płacy, bynajmniéj skończonym przez to nie został. Ci nawet pisarze bowiem którzy jak Longe, Thornton, a w nowszych czasach i Mill, nie wyprowadzają niemożebności podwyższania płacy z istnienia zasobu płacy, opisują ekonomiczne skutki takiego podwyższania płacy w ten sposób, że gdyby ich opis był prawdziwym, to polepszenie się ich teorji, pozostałoby bez praktycznego rezultatu.

„Widoczną jest rzeczą, dowodzi Thornton (¹), że płaca nie może się podnieść, chyba że nastąpi jedno z dwojga: albo podnieść muszą się ceny, albo zysk zmniejszyć się musi. Jeśli okoliczności są tego rodzaju, że cen podnieść nie można, i to przynajmniéj o tyle, o ile zwiększyła się płaca, to z konieczności zysk mniejszym się okaże; a jeśli tylko poprzednio nie podniósł się nadmiernie, musi teraz spaść poniżéj zwykłéj miary. Jeśli zaś zmniejszenie zysku czystego nie nastąpiło we wszystkich gałęziach przemysłu, lecz ograniczyło się do jednej gałęzi, to albo część kapitału przeniesie się z jednéj gałęzi do innych, w których zwykły zysk jeszcze osiągniętym być może, albo téż dana gałęź przemysłu, w całości, lub w części do innych miejsc się przeniesie.“

Tym sposobem, należałoby przy rozważaniu następstw podwyższania się płacy, zawsze rozróżniać czy podwyższenie płacy nastąpiło we wszystkich gałęziach przemysłu, czy w niektórych tylko. Jeśli nastąpi we wszystkich i to jednocześnie i w jednym stopniu, to naucza Thornton (²), a wydatniéj jeszcze Mill tego dowodzi (³), że koniecznem

---

powstaje ze strony władzy państwowéj, nowy na pracę popyt. Kiedy więc pożyczka nie zmniejsza w ten sposób dochodu robotników, to opodatkowanie bezpośrednio by go zmniejszyło.

(¹) Wydanie niemieckie, str. 298. Schramm popełnił tu zresztą błąd w tłumaczeniu, który powyżéj sprostowanym został.

(²) Ibid. str. 313.

(³) The Fortnightly Review, vol. V, N. S. p. 793 i nast.

następstwem będzie zmniejszenie się zysku. Ogólnego podwyższenia płacy nie mogą sobie wynagrodzić ogólném podwyższeniem cen; ogólne podwyższenie cen nastąpić nie może, chyba, że więcéj pieniędzy wydawaném będzie, a podwyższenie płacy nie spowoduje większego wydawania pieniędzy. Jednakże nauka ta, bynajmniéj słuszną mi się nie zdaje; przeciwnie sądzę, że ogólne podniesienie się płac pociągnie za sobą te same następstwa co i podniesienie płac w pojedyńczych gałęziach przemysłu. W rzemiosłach, posiadających pewien monopol, których produkta służą dla zaspokojenia potrzeb koniecznych, podniesienie płac odbije się na cenach. Popyt na produkta, bez których prędzéj obejść się można, zmniejszy się;—przeciwnie popyt na produkta, bez których trudniéj się obejść, wzrastać będzie ze strony wyżéj płaconych robotników, i popyt ten zatrudni wtedy robotników wyrabiających poprzednio produkta mniéj niezbędne. Dalsze dowodzenia o skutkach zwiększania się płacy w pojedyńczych gałęziach przemysłu rozświecą jeszcze więcéj te następstwa. Tu dodamy jeszcze, że cała ta sprawa praktycznie nie jest ważną, gdyż jednoczesne i równomierne podwyższenie się płac we wszystkich gałęziach przemysłu w istocie nie jest przypuszczalne.

Co się tyczy zwiększenia się płacy w pojedyńczych gałęziach przemysłu, naucza Thornton (¹), że nastąpić to może jedynie kosztem zysku, jeśli dana gałęź przemysłu prowadzoną jest na tak wielką skalę, że w niéj, mimo niższéj stopy procentu, otrzymać można zysk większy, niż w innych rzemiosłach przy wysokiéj stopie procentu. We wszystkich pozostałych wypadkach podwyższenie się płacy o tyle jest możliwém, o ile możliwém jest podwyższenie się ceny produktów pracy, a Thornton (²), przytacza cztery wypadki takiéj możliwości.

Naprzód wzrasta bogactwo kraju, czyli liczba kupujących, a skutkiem tego popyt na produkta pewnéj gałęzi przemysłu. Tutaj możliwém jest zmuszenie kupujących do zwrotu zwiększonych, skutkiem podwyższenia się płacy, kosztów produkcji.

Albo powtóre, ani bogactwo kraju nie wzrasta, ani liczba kupujących, jednakże rzemiosło posiada pewien rodzaj miejscowego monopolu. Należą tu wszystkie rzemiosła, których wyroby kupującym daleko wygodniéj jest nabywać zbliska jak zdaleka, których wytwory należą do pierwszych potrzeb życia. Należą tu np. rzemiosła budowlane,

---

(¹) Wydanie niemieckie, str. 317.
(²) Tamże.

piekarstwo, rzeźnictwo, przeważnie i krawiectwo, daleko już mniéj szewctwo, a zwłaszcza wszystkie rzemiosła, które dostarczają nietyle gotowych produktów, ile raczéj pewnych usług, jak np. kominiarstwo, wykonywanie napraw, ślusarstwo, kowalstwo i t. d. Jeśli tu robotnicy sprobują podnieść płacę, to możliwą jest rzeczą, że nawet przy umiarkowanym rozwoju przemysłu, osiągną stałe podwyższenie płacy. Możliwém tu będzie dla przedsiębiorcy podniesienie cen odpowiednio do wzrostu płacy i zmuszenie tym sposobem spożywców, do płacenia większych płac robotnikom ze swego dochodu. Produkta bowiem tych rzemiosł, służąc do zaspokojenia koniecznych potrzeb życia, są tak pożądane, że spożywający będą woleli zapłacić wyższe ceny, niżeli wyrzec się tych produktów.

Daléj, podobne odzyskanie większych kosztów produkcji, spowodowanych zwiększeniem się płacy, możliwém będzie dla przedsiębiorców w tych rzemiosłach, które wystawione są wprawdzie na spółubieganie się innych części kraju, jednak posiadają znaczną przewagę nad rzemiosłami zagranicy. Prawie każdy kraj posiada w porównaniu z większą częścią innych, pewną dogodność, która mu szczególnie ułatwia produkcją pewnych towarów. T h o r n t o n liczy w Anglji do tych rzemiosł produkcją tych miejscowości, które zostały pierwszorzędnemi siedliskami przemysłu, miasta takie jak: Sheffield, Birmingham, Leeds, Manchester, Glasgow, Newcastle i szereg innych miast. We wszystkich tych gałęziach przemysłu, przedsiębiorcy mogą wynagrodzić sobie podwyższeniem cen podwyżkę w płacy, dopóki jednak takowa nie będzie tak wielką, żeby ceny krajowe miały się równoważyć z cenami zagranicy.

Nakoniec po 4-te możliwém jest jeszcze podwyższenie płacy na koszt spożywców, wprawdzie bez podniesienia cen, gdy w pewném rzemiośle, w skutek udoskonalenia maszyn i procesu pracy, produkcja miała stać się tańszą, gdyby właśnie temu spadaniu ceny nie przeszkodziła podwyżka płacy.

Dotąd T h o r n t o n zdaje się miéć zupełną słuszność. Mówi jednak daléj ([1]), a M i l l ([2]) zgadza się z nim w tym punkcie, że gdy w czasie, w którym majątek narodowy i popyt na produkta nie wzrastają, robotnicy rzemiosł, które używają pewnego rodzaju monopolu osiągną podwyższenie płacy, to cały zarobek, który przypada dla robotników z podwyżki płac, ginie dla ogółu klasy roboczéj, do jéj bo-

---

([1]) Niemieckie wyd., str. 321, 322.
([2]) Fortnightly Review, t. V. N. S., str. 697.

wiem kieszeni wpłynęłoby to, co konsumenci byliby więcéj zapłacili, gdyby owi robotnicy tymczasem téj sumy dla siebie nie zagarnęli. „W czasie bowiem, w którym nie wzrasta bogactwo narodowe, suma pieniędzy, którą publiczność może obrócić na zakup towarów i produktów wszelkiego rodzaju, stanowi wielkość stałą i niezmienną, tak, że im więcéj płacone być musi za wyroby pewnego rodzaju, tém mniéj przypada na wszystkie inne rodzaje. Im więcéj np. kupujący płacić muszą przedsiębiorcom, zajętym przy budowie, tém mniéj pozostaje im na wszystkie pozostałe przedsiębiorstwa.

W téj saméj mierze, w jakiéj umożebniają pierwszym dawanie większych płac, niemożliwém czynią dla chlebodawców robotników, płacenie nawet takich płac, które zwykle dawali; kupujący bowiem mniéj dają zajęcia chlebodawcom robotników. Tyle więc właśnie, ile zyskają robotnicy zajęci przy budowie, stracić muszą wszyscy inni robotnicy.“

Nawet wtedy, powiada Thornton daléj ([1]), gdy w pewnym kraju przemysł ciągle wzrasta, nie możliwém jest podwyższenie płac w pewném rzemiośle, bez tego żeby nie miało obniżyć zwiększenia się popytu na wytwory innych rzemiosł, któreby w przeciwnym razie nastąpiło, lub żeby nie miało jednocześnie równomiernie zaszkodzić popytowi na siły robocze w tych innych rzemiosłach.

Innemi słowy, nie znaczy to nic innego, jak tylko: w tych wszystkich czterech wypadkach, w których możliwém jest zmuszenie spożywców do poniesienia kosztów podwyższenia płacy, to podniesienie płacy następuje kosztem robotników rzemiosł pozostałych. Istotnie jest to nowa teorja zasobu płacy. W téj nowéj, podobnie jak i w staréj, spotykamy stałą sumę, która sprzeciwia się wszelkiemu podwyższaniu płacy, teraz jest nią stała suma dochodu, jaką publiczność używa na zakupienie towaru i produktów wszelkiego rodzaju, a poprzednio była to stała suma kapitału, który między robotników miał być rozdzielony. W istocie jednak, obydwie nauki są identyczne. Podług nowéj, tak jak podług staréj niemożliwém jest podwyższenie płacy w pewném rzemiośle, bez obniżenia się płacy w inném rzemiośle o tyle, o ile w pierwszém się podniosła.

Przypuśćmy na chwilę, że nauka ta jest istotnie prawdziwą, to nie rozumiemy jeszcze dla czego mielibyśmy skłaniać z ekonomicznego punktu widzenia robotników pewnego rzemiosła, jak to robi Mill ([2]),

---

([1]) Wyd. niem., str. 324.
([2]) Fortnightly Review, T. V. N. 1, str. 695.

aby nie mieli korzystać z dogodnéj sposobności otrzymania podwyżki płacy. Ekonomja społeczna przypuszcza, że wszyscy ludzie spółubiegają się ciągle o pozyskanie dla siebie największego udziału w ogólnym dochodzie kraju. Im większym jest udział, jaki otrzymuje jeden, tém mniéj z konieczności przypada dla innych. Tak samo jak ekonomja społeczna nie nakłania przedsiębiorcy, by odrzucił zysk, który otrzymać jest w stanie, a to z tego względu, że im większym jest jego zysk, tém mniejszym jest dochód innych, a tém samém i dochód jego robotników; tak samo nie może skłaniać robotników jednego rzemiosła, do wyrzeczenia się większego zarobku na korzyść robotników innych rzemiosł. Przecież robiono robotnikom częstokroć zupełnie odwrotny zarzut; często bardzo poczytano im za wygórowane i niesłuszne żądanie, że dążą do równości płac dla wszystkich. Gdy raz jest słusznem, że każdy pojedyńczy robotnik winien dążyć do pozyskania możliwie największego udziału w dochodzie narodowym, to nie może być niesłusznem, gdy wszyscy robotnicy pewnego rzemiosła téj saméj ulegają dążności. Że ekonomiści, zawsze tak indywidualizujący, żądają tutaj od robotników oglądania się na całą ich klasę, jest tylko znakiem, który się powtarza także przy rozważaniu innych pytań, dotyczących robotników, że im także z konieczności nasuwa się przekonanie, że wszystkie skuteczne dążenia do poprawienia losu robotników, wymagają innego, a nie czysto indywidualnego rozważania interesów. Możemy jednak pominąć rozważanie tego, co byłoby słusznem, gdyby ta nowa teorja zasobu płacy była prawdziwą, gdyż ona tak samo nie jest słuszną jak i dawna. Jest bowiem jeden punkt, który leży jak na dłoni, a którego Thornton i Mill w swych dowodzeniach nie widzą. Słusznem jest wprawdzie, że im więcéj spożywca płacić musi za wytwory jednego rodzaju, tém mniéj mu pozostaje na wszystkie inne. Jednakże zupełnie jest błędnem, gdy stąd się wnioskuje, że przy podniesieniu się cen, jakie zostałoby wywołanem przez podwyższenie się płac, wywołanem zostanie zmniejszenie się popytu na inne towary. Skutkiem tego rodzaju podniesienia cen, nastąpi tylko zmiana w osobach, od których popyt pochodzi; odpowiednio do téj zmiany, nastąpi zmiana w rodzaju żądanych produktów; wielkość popytu na produkta pozostanie jednak taką samą.

Względ, którego nie spostrzegli Thornton i Mill, polega na tém, że w tym samym stosunku w jakim zmniejszać się będzie dochód spożywców, skutkiem podwyższenia płac, zwiększać się będzie dochod robotników, których płace podwyższone zostały. Robotnicy są przecież również spożywcami, być może tylko, że innych wyrobów, Jeśli więc

popyt spożywców na produkta zmniejszać się będzie skutkiem podrożenia pojedyńczych towarów, to popyt robotników na produkta, zwiększać się będzie w téj mierze, w jakiéj zmniejszył się popyt pierwszych. Ogólna wysokość popytu pozostanie więc taką samą. Przykład dowiedzie nam słuszności téj nauki. Przypuśćmy, że spożywca ma dochodu 880. Połowę tego zużywa na niezbędne potrzeby, które nazwiemy 500 chlebów, drugą połowę na przedmioty, bez których obejść się może, które nazwijmy 500 cygar. Przypuśćmy daléj, że 500 chlebów i 500 cygar zostają produkowanych każde przez 500 robotników. Cena 500 chlebów wynosi 440 i tyleż cena 500 cygar, 400 z tych 440 otrzymuje robotnik piekarski jako płacę, a 40 majster piekarski jako zysk, a więc 10 procent od swego kapitału. Ten sam stosunek podziału zachodzi i co do ceny cygar; 400 otrzymują robotnicy cygar, a 40 fabrykant cygar. Ale przypuśćmy, że płaca robotników piekarskich zwiększy się o 100, cena więc chlebów podniesie się na 550, z których 500 stanowić będzie płacę piekarzy, a 50, to jest 10% od kapitału, będzie zyskiem przedsiębiorcy. Spożywcy naszemu pozostaje już tylko 880 mniéj 550, to jest 330 na cygara. Za to piekarze mają 100, a majster piekarski 10 więcéj do rozporządzenia; o tę sumę zwiększy się popyt z ich strony, a popyt ogólny na inne produkta, jak chleb, pozostaje w ten sposób nie zmienionym; i potém jak przedtém wynosi 440 i taż sama liczba robotników jak poprzednio, może za tę samą płacę znaleść zatrudnienie.

Być może, że ekonomiczne skutki podwyższenia płacy, dadzą się dokładniéj słowami, niż cyframi przedstawić. Zapytajmy się przedewszystkiém, z czego się składa dochód każdego. Przedewszystkiém składa się z pewnéj sumy pieniędzy; właściwie jednak składa się z sumy produktów, na które zużywa ową sumę pieniędzy. Suma tych produktów jest różną, stosownie do potrzeb indywidualnych i potrzeb stanu, do którego należy. W ogóle, pieniężny dochód każdego rozpada się zawsze na trzy części: na pierwszą część, która, obracaną zostaje na produkta niezbędne, na drugą obracaną na produkta, bez których obejść się można i na część trzecią, która zostaje kapitalizowaną. Jeśli skutkiem podniesienia się płac, podwyższy się cena produktów niezbędnych, to jedno z dwojga nastąpić może: albo spożywca zmniejszy część, jaką przeznaczył na twory, bez których obejść się może, t. j. zmniejszy swe zużywanie przedmiotów zbytkowych, albo téż zmniejszy część, którą dotąd kapitalizował.

Przypuśćmy naprzód, że pierwsze ma miejsce, co téż jest prawdopodobniejszém, gdyż popęd do utrzymania za pomocą oszczędności, raz

zdobytego stanowiska społecznego, wzmaga się, w miarę im wyższe położenie osiągniętém już zostało; dążenie to wzmaga się jeszcze skutkiem przekonania, że im życie jest droższém, tém większy majątek jest potrzebnym. A więc przypuśćmy, że zmniejsza się popyt na produkta mniéj niezbędne. Robotnicy, którzy dotąd produkta te wyrabiali w każdym razie będą cierpiéć przy zmniejszającym się popycie. Tylko mniejsza ich liczba za tęż samą płacę może w daném rzemiośle być zatrudnioną. Jednakże skutkiem tego, z drugiéj strony, powstanie większy popyt na produkta, zużytkowywane przez robotników, a ponieważ przedsiębiorcy, jak M i l l zupełnie słusznie się wyraża, nie mają szczególnego interesu w produkowaniu właśnie tego, lub owego przedmiotu, to zużytkują swe kapitały i swych robotników, na wyrabianie tworów, zużywanych przez robotników. Skutkiem więc podwyższenia płac w jednéj gałęzi przemysłu, nie zmniejszy się bynajmniéj popyt ogólny na siły robocze. Dochód pieniężny poprzednich spożywców, zupełnie przez to zmienionym nie zostaje; jednakże muszą oni odstępować z niego więcéj niż przedtém pewnym robotnikom, których dochód pieniężny przez to się powiększa. Skutkiem tego, wprawdzie zmniejszy się ta część dochodu pieniężnego, którą odstępować mogą robotnikom innych rzemiosł; dochód pieniężny tych ostatnich, mimo to, nie zmniejszy się; o ile bowiem mniéj otrzymywać będą od poprzednich spożywców, o tyle więcéj dostaną od tych robotników, których płaca się zwiększyła. Skutkiem podwyższenia płac, zmniejszył się dochód rzeczowy poprzednich spożywców, lecz za to wzrósł dochód rzeczowy tych robotników, których płaca się zwiększyła. Jedynie więc nastąpić może zmiana dochodu rzeczowego rozmaitych klas społeczeństwa i odpowiednia jéj zmiana produkcji. Zamiast przedmiotów zbytkowych, wyrabiane będą przedmioty używane przez klasy niższe, a więc zwiększy się to, co S e n i o r zasobem płacy nazywał.

Zresztą zmniejszenie spożycia przedmiotów zbytkowych, rozciągać się może tak dobrze do wprowadzonych towarów obcych, jak i do krajowych. Rozumie się samo przez się, że w miarę ustawania spożycia towarów obcych, odpowiednio ustawać będzie wywóz tych towarów krajowych, które zamienione zostają na owe towary zagraniczne. Gdy nie będziemy już skłonni do brania równoważnéj wartości towarów obcych za nasze, obcy producenci nie będą mogli brać naszych towarów. Jednakże gospodarstwo nasze nie będzie przy tém cierpiéć. Zamiast spożywania cudzoziemskich przedmiotów zbytkowych przez krajowców, a produktów krajowych przez obcych, nastąpi spożycie tych ostatnich przez lepiéj płatnych krajowych robotników, a podróżni jak A r t h u r

Russel Wallace, nie będą już spotykać, że mieszkańcy krajów zwrotnikowych, dla których wyroby naszych robotników są rzeczą zbytku, nabywają je stale tak samo tanio, a nawet taniéj, jak nasi robotnicy, którzy ich do życia koniecznie potrzebują ([1]).

([1]) Porównaj The Malay Archipelage by Arthur Russel Wallace. Sławny podróżnik pisze: „Jeden z najdziwniejszych faktów jakie spotkałem na Aru, była nadzwyczajna taniość wyrobów, tak europejskiego, jak i krajowego przemysłu. Znajdowaliśmy się tutaj na dwa tysiące mil od Singapore i Batavia, które są składowemi miejscami „dalekiego Wschodu," na targu, który nie zostaje nawiedzanym przez europejskich kupców i jest im prawie nieznany. Każda rzecz dostawała się tutaj przez dwie, lub trzy, a niekiedy i więcéj rąk, a jednakże kupować było można angielskie perkale i amerykańskie chustki bawełniane po 8 s. sztuka, strzelby po 15 s., zwykłe nożyce po $1^1/_2$ penny, a inne nożownicze towary, materje bawełniane i naczynia wypalane, po cenach odpowiednich. Mieszkańcy, tego na uboczu leżącego kraju, mogą nabywać wszystkie te rzeczy prawie po tych samych cenach, jak nasi robotnicy w domu, właściwie jednak, o wiele taniéj, gdyż produkt parogodzinnéj pracy, pozwala im kupować w nadmiarze to, co dla nich jest przedmiotem zbytku, podczas gdy dla Europejczyka jest rzeczą niezbędną do życia. Barbarzyńca nie staje się ani lepszym, ani szczęśliwszym w skutek téj taniości. Przeciwnie, ma ona na niego wpływ bardzo szkodliwy." (Następuje opisanie tego wpływu)... „Nie miło zapuszczać się w rozmyślaniu nad tym stanem. Przynajmniéj połowa ogromnéj ilości niecywilizowanych ludów, którym nasz olbrzymi system fabryczny, nasz ogromny kapitał i wytężone spółubieganie się, narzucają produkta naszych przędzalni i warsztatów, nie czuliby się fizycznie ani trochę gorzéj, a moralnie zyskaliby z pewnością wiele, gdyby wszystkie te artykuły, w które ich zaopatrujemy, kosztowały podwójną, lub potrójną cenę dzisiejszą.

Gdyby jednocześnie różnica cen, lub przynajmniéj wielka jéj część, spłynąć mogła w kieszenie produkujących robotników, to tysiące ich przeszłoby z niedostatku do zamożności, ze stanu nędzy do zdrowia, a jeden z głównych powodów zbrodni usuniętymby został."

Kilka kart daléj, mówi znów Wallace: „Fakt, który mnie do tych uwag spowodował, jest zaiste uderzającym, że w jednym z najodleglejszych zakątków świata, dzicy mogą taniéj nabywać ubranie, niż lud w kraju, w którym jest wyrabiane; że dziecię tkacza drży podczas zimowego mrozu i nie jest w stanie kupić sobie rzeczy, które nabyć mogą dzicy tuziemcy w klimacie zwrotnikowym, gdzie ubranie jest tylko zbytkiem i ozdobą,—to wszystko powinno nam dać wiele do myślenia, zanim uwielbiać zaczniemy system, który do takiego wypadku poprowadził i powinno nas spowodować do zapatrywania się z pewną nieufnością na dalszy rozwój tego systemu." Z pewnością w uwagach tych Wallace ma słuszność, jeśli winę tych stosunków przypisuje bezwarunkowo wzrostowi przemysłu. Niechaj raczéj ceny wciąż spadają, a produkcja bezprzestannie wzrasta, dopóki nie dzieje się to kosztem płac, bezwątpienia robotnicy na tém korzystają; z chwilą jednak, gdy produkcja zwiększa się kosztem robotników, fabrykanci zmuszają się sami do odszukiwania targów w odległych stronach, tymczasem, gdyby zdolność mas do kupowania rozwiniętą była, gdyby ich potrzeby zaspakajane zostały

Bez względu na to, że skutkiem podniesienia płac i odpowiedniego zwiększenia się cen w rzemiosłach, służących do zaspokojenia koniecznych potrzeb życia, zmniejszy się spożycie krajowych i zagranicznych przedmiotów zbytkowych, to jeszcze owi robotnicy, którzy wyrabiali krajowe przedmioty zbytkowe, lub przedmioty zamienne dla zagranicy, skorzystają na tém, jeśli ich płaca pozostanie nie zmienioną. Popyt na przedmioty zbytkowe ulega przedewszystkiém wielkim wahaniom, wywóz produktów krajowych za granicę w zamian za nie jest niepewnym, a więc produkcja takich wyrobów podlega większym daleko przesileniom, niż produkcja wyrobów, na które ze strony masy ludu istnieje popyt regularny.

W każdym razie, spotkać mnie może zarzut, że zysk robotników z podwyższenia płac, jest tylko pozornym, skutkiem podwyższenia się cen produktów niezbędnych. Dochód pieniężny robotników, należy do kosztów produkcji towarów i jeśli wzrośnie ten dochód pieniężny, to odpowiednio do tego wzrośnie cena owych produktów, a robotnicy skutkiem tego, że jako spożywcy zmuszeni będą do płacenia większych cen, otrzymywać będą za większy dochód pieniężny, tę samą co i przedtém sumę produktów. Zarzut ten jednak wtedy tylko byłby słusznym, gdyby robotnicy sami tylko kupowali owe niezbędne przedmioty, a więc gdyby większe ceny płacone były wyłącznie z dochodu robotników. Jednakże kapitaliści, przedsiębiorcy, właściciele ziemscy i urzędnicy, płacić również muszą większe ceny za wyroby; dochód zatém kapitalistów, przedsiębiorców, urzędników i renta gruntowa, składają się również na wyższe płace robotników i wszystko to, co z owych dochodów więcéj niż przedtém jest im płaconém, jest dla nich czystym zyskiem.

Przypomnijmy sobie tylko, że dochód rzeczowy kapitalistów, przedsiębiorców, właścicieli ziemskich i urzędników, zmniejsza się skutkiem podwyższenia płac, jeśli więc ten dochód rzeczowy się zmniej-

---

za pośrednictwem wyrabianych w nadmiarze produktów ich pracy, pewniejszy i regularniejszy targ leżałby zupełnie blizko. Gdyby się nawet wtedy obfitość wyrobów fabrykowanych, stokrotnie powiększyła, to jednak jednocześnie już w zarodku fabrykanci niszczą swych przyszłych kupujących i jako rezultat, widzimy wreszcie z jednéj strony zwiększającą się coraz masę produktów, niedających się sprzedać, a z drugiéj masę cierpiących niedostatek robotników i niedającéj się sprzedać pracy. Porównanie z zabiciem kury niosącéj złote jaja, którém Thornton ostrzega robotników (wyd. niem. S. 315), żeby nie podwyższali płac kosztem zysku, może przynajmniéj z taką samą słusznością służyć dla fabrykantów, którzy zniżają ceny kosztem płac, dla powiększenia produkcji.

sza, a ogólny dochód narodu bez zmiany pozostaje, to z konieczności zwiększa się dochód rzeczowy robotników.

Jednakże spożywcy mogliby także, zamiast ograniczać spożycie środków zbytkowych w skutek wyższych cen środków niezbędnych, ponosić raczéj ową przewyżkę wydatku z oszczędności dawniéj zrobionych. Ponieważ to, jak wspomnieliśmy wyżéj, nie jest prawdopodobném i w każdym razie nastąpi w mniejszéj mierze jak ograniczenie się w używaniu przedmiotów zbytkowych, to jednak z uwagi, że to w ogóle zdarzyć się może, zrobić wolno zarzut, że jeśli robotnicy na chwilę ciągną zyski z podwyższenia płac, to jednak przez ograniczanie dochodu bogatych, przeszkadzają wielce postępowi kapitalizowania, a zatém wzrostowi bogactwa kraju i zwiększaniu się dochodu, z którego przyszły popyt na pracę czerpać się będzie. Skutkiem tego popyt na pracę w przyszłości będzie mniejszym, niżby był bez podwyższenia płac i skutkiem takiéj podwyżki, będą w przyszłości płace mniejsze niż bez niéj.

Jednakże i to przypuszczenie nie bierze pod uwagę, że w miarę jak dochód bogatych ograniczanym zostaje, wzrasta dochód robotników. Pewną jest rzeczą, że robotnicy, zyskawszy większy dochód, obrócą go przedewszystkiém na zwiększenie swego spożycia. Tego téż życzyć sobie należy, zwłaszcza, jeśli większy popyt wystąpi pod postacią szlachetniejszych przyjemności, lub jeśli zwiększona płaca obróconą zostanie na zdrowsze mieszkanie i pożywienie. Jak dalece było to następstwem podwyżki płacy, wiadomo każdemu, kto obeznanym jest z temi klasami angielskich robotników, u których nastąpiła właśnie taka podwyżka. Właśnie co się tyczy lepszych mieszkań, przypomnę tylko ogromne zwiększenie się ilości angielskich mieszkań robotniczych, zbudowanych przez samych robotników, za pomocą stowarzyszeń budowlanych. Właśnie to zwiększenie się stanowi dowód, że popyt na produkta niekoniecznie zmniejsza się, pomimo zwiększenia się cen, gdyż w żadném rzemiośle w ostatnich czasach w Anglji nie udały się lepiéj podwyżki płacy robotników jak w przemyśle budowlanym, a zawsze spożywcy mogli wyższemi cenami pokryć tę większą płacę. Choć zrazu robotnicy, przy zwiększeniu się dochodu, rozszerzą spożywawanie, to jednak zwykli część tego dochodu kapitalizować. Przypomnijmy sobie tylko angielskie spółdzielcze i wytwórcze stowarzyszenia, które powstały z takiego kapitalizowania, lub bardzo znaczne zasoby zapasowe, jakie nagromadzili angielscy robotnicy, którzy otrzymali podwyższenie płacy, za pomocą stowarzyszeń robotniczych, a które nagromadzili w swych Friendly Societies i Trades Unions. Stowarzyszeni

robotnicy przy fabrykacji maszyn, sami jedni posiadali w r. 1866 zasób rezerwowy Ł. 140.000, który zebrało 33.000 członków, w ciągu lat 16. Te zapasowe zasoby składane znów zostają do banków i w ten sposób służą do ożywienia przemysłu.

Jednak przeczyć nie można, że nie wielu bogatych, posiadających wielki majątek, kapitalizować będzie na większą skalę, niż wielu robotników z dochodem wystarczającym tylko. To bowiem, co robotnicy na siebie mogliby wydawać, w stosunku do tego, co bogaci na osobę swą obracać są w możności, może jeszcze nieskończenie się zwiększyć, Jednakże cały zarzut, bez względu o ile jest uzasadnionym, że podwyższenie płac zmniejszy późniejszy popyt na pracę, dla mnie przedstawia się bez znaczenia, gdyż jedyną korzyścią, jaką wielki popyt na pracę ma dla robotników, jest, że zwiększa cenę pracy. Żądać więc od robotników, żeby nie podwyższali ceny pracy, ponieważ mogłoby to zmniejszyć popyt, znaczyłoby żądać od nich, „aby cel poświęcili środkowi, którego jedyną zaletą jest, że do owego celu prowadzi!“ (T h o r n t o n).

Streśćmy teraz wypadek naszych poszukiwań, to okaże się przedewszystkiém, że nie ma stale określonego zasobu przedsiębiorców, któryby oni, i to nie mniéj, ani więcéj, obracać mieli na płace robotników, że więc nie ma *a priori* niemożliwości podwyższenia tych płac w każdéj danéj chwili.

Widzieliśmy raczéj, że tego rodzaju podwyższenie płacy nastąpić może kosztem przedsiębiorcy, przez zmniejszenie zysku. Możliwém to jest tylko w takiéj gałęzi przemysłu, w któréj kapitał jest tak ważnym, że większy kapitalista woli w niéj być czynnym, niżby miał zaczynać inne przedsiębiorstwo, w korémby wprawdzie zysk czysty był większym, gdzieby jednak nie miał sposobności spożywania tak wielkiego kapitału.

Podwyżka płacy nastąpić może również kosztem spożywców;—wypadek jaki M i l l uważa za wyjątkowo tylko możliwy. Zbadajmy jednak te, tak zwane wyjątkowe wypadki, to znajdziemy, że z zasady należą do nich te właśnie rzemiosła, w których istnieje ta możność, mianowicie te, które cieszą się rodzajem miejscowego i narodowego monopolu, jak to T h o r n t o n sam zauważył. Tutaj podwyższenie płacy powoduje zmniejszenie dochodu rzeczowego dotychczasowych spożywców i również znaczne powiększenie rzeczowego dochodu robotników. Powoduje zmianę w rodzaju produkcji, gdyż w miejsce produkcji wyrobów, bez których obejść się można, występuje większa produkcja niezbędnych. Gdy z jéj pomocą robotnik otrzymuje większy udział

w ogólnym dochodzie narodu, powoduje bardziéj równomierny rozdział między wszystkich jego członków. O ile życzyć sobie takich skutków należy, rozsądzać nie może abstrakcyjna ekonomja. Tutaj śledziliśmy tylko ekonomiczne skutki podwyższenia płacy, w obec pewnych przypuszczeń, i dodamy tu tylko, że wszyscy ekonomiści, od czasu istnienia nauki ekonomji, uważali jako stan, którego sobie ekonomicznie najbardziéj życzyć należy: wysokie płace rzeczowe i równomierny rozdział dochodu.

Rezultaty te jednak, są tylko prawdziwe w obec przypuszczeń przyjętych w tém poszukiwaniu, t. j. w obec przyjęcia wzrostu ludności idącego w mierze ze wzrostem bogactwa narodowego. Tam, gdzie ludność wzrasta prędzéj jak ów dochód, jawną jest rzeczą, że udział pojedyńczéj osoby się zmniejsza, o ile jednak przypuszczenie, użyte w téj rozprawie zgadza się z prawdą, jakiemi środkami zgodę tę możnaby osiągnąć, to stanowi odrębne pytanie, na które odpowiedź wymagałaby osobnéj rozprawy.

O SYSTEMACH TARYFOWYCH
DLA PRZEWOZU TOWARÓW NA DROGACH ŻELAZNYCH.

PRZEZ

D^ra Karola Strasburgera.

Sprawy kolejowe w ostatnich czasach powszechniejszą zaczęły u nas na siebie zwracać uwagę. Może i kwestje specjalne z téj dziedziny zdołają zająć choćby szczuplejsze tylko kółko naszéj publiczności. Nie znajdzie się w nich żywioł osobisty, który każdą sprawę dla ogółu potrafi uczynić zajmującą, ale mimo to, przy znaczeniu, jakiego dziś już nabrały drogi żelazne dla naszego przemysłu i handlu pytania zasadnicze co do ich administracji, nie powinnyby być obojętnemi dla tych, których rozwój przemysłu krajowego obchodzi.

Jedną z podstawowych kwestij dla każdéj istniejącéj już drogi żelaznéj, jest pytanie, jak ułożyć taryfę dla przewozu towarów. Z tego źródła, większa część dróg czerpie najgłówniejszy dochód; tak podług sprawozdania za r. 1872 na drodze Warszawsko-Wiedeńskiéj, dochód z przewozu towarów wynosił 63,05% dochodu ogólnego, w r. 1871 nawet 64,70%. Oparcie więc taryf towarowych na zasadach jak najracjonalniejszych, powinno być jednym z głównych celów zarządu każdéj drogi.

Przeprowadzono w praktyce i starają się obronić w teorji dwa różne systemy taryf towarowych. Wysokość opłaty pobieranéj za przewóz towarów, opiera się albo na wartości towarów, albo téż na przestrzeni, zajętéj w wagonie przez dany towar przy przewozie. Stosownie do tego, którą z tych dwóch zasad za podstawę przy układaniu taryfy przyjmiemy, mieć będziemy taryfę wartościową, lub objętościową (Werth-und Wagenraumtarif).

W taryfie wartościowéj towary są podzielone na klasy, stosownie do tego czy wyższą, czy niższą mają wartość; dla klas obejmujących towary wyższéj wartości, zasady, podług których pobieraną jest opłata za przewóz, są wyższe; zasady te zniżają się dla klas następnych.

Na takich podstawach oparta jest większa część dziś istniejących taryf. Podług taryfy, obowiązującéj na drodze żelaznéj Warszawsko-Wiedeńskiéj i Warszawsko-Bydgoskiéj, towary są podzielone na cztery klasy, z opłatą unormowaną w sposób następujący:

Za klasę I—1/12 kop. z puda i wiorsty
„ II—1/18 „ „ „ 1/24 przy ładunku 300 pudów za jednym listem frachtowym.
„ III—1/28 „ „ „ 1/32 przy ładunku 300 pudów za jednym listem frachtowym.
„ IV— „ „ „ 1/40 przy ładunku 300 pudów za jednym listem frachtowym.

Tak w téj taryfie, jak w ogóle we wszystkich taryfach wartościowych, przyjętém jest, że szczegółowo wyszczególnione są towary, należące do klas niższych; towary zaś nie wymienione w klasyfikacji, należą do klasy normalnéj, t. j. najwyższéj. Taryfa objętościowa odrzuca całą klasyfikacją towarów. Obojętném jest wtenczas, jaki towar interesant wysyła; idzie tylko o to, ile przestrzeni w wagonie towar jego zajmuje. Wysyłający otrzymuje do swojéj dyspozycji wagon; jego jest rzeczą, jak przestrzeń tego wagonu zużytkuje; może ładować tyle towarów i takiego rodzaju towary, jakie zechce, byleby ogólna ich waga nie przekroczyła ładunku, jaki wagon znieść może. Ładunek ten zaznaczonym jest zawsze, obecnie już na każdym wagonie, przekroczyć go ładującemu towary nie wolno. Oczywistą jest rzeczą, że jeżeli towar dany ma znaczną objętość, przy niewielkiéj stosunkowo ciężkości, to naładować go będzie można nie wiele. Pod względem zatém wagi ładunku, pomieszczonego w ten sposób w wagonie, opłata za przewóz każdego centnara będzie znaczniejszą, niż przy transportowaniu towarów mniejszéj objętości, a większéj ciężkości.

Jeżeli wysyłający nie ma tyle towarów, ażeby mógł niemi zapełnić cały wagon, wtedy wolno mu oddać swe towary drodze żelaznéj do naładowania w wagony spólne, opłata zaś pobiera się od każdego powierzonego drodze centnara. Gatunek towaru na wysokość opłaty w tym razie, nie ma żadnego wpływu;—jest ona jednakże w ogóle wyższą, aniżeli, gdy wysyłający tworzy ze swych towarów pełny ładunek.

Dajmy na to, że wagon znosi ładunek 200 centnarów, a przypuszczenie to odpowiada rzeczywistości na drogach, które taryfę objętościową przyjęły. Wysyłający ma do wyboru, albo zażądać całego wagonu i zużytkować przestrzeń, do któréj w ten sposób nabył prawo, albo téż kazać zważyć swój towar i zapłacić za przewóz od znalezionéj wagi. Jednakże, ażeby granica, od którejby obniżona opłata liczyć się zaczynała, nie była zbyt oddaloną, droga nie wymaga, ażeby wysyłający wybierał pomiędzy oddaniem swego towaru na wagę, a uiszczeniem zapłaty za całe 200 centnarów, jakie wagon jest w stanie znieść, lecz stanowi, że niższa opłata od centnara, wtenczas już liczyć się będzie, jeżeli wysyłający naładuje do jednego wagonu 100 centnarów; za każdy centnar, który zostanie po nad 100 centnarów naładowany do jednego wagonu, opłata bardziéj się jeszcze obniża.

Różnicę w opłacie podług taryfy objętościowéj, stanowi daléj, czy wysyłający żąda krytego, lub otwartego wagonu.

Podług tych zasad, ułożoną jest taryfa na drogach rządowych w Alzacji i Lotaryngji.

Pobór opłaty przewozowéj, odbywa się tam podług normy następującéj:

	Za centnar i milę	Expedycyjne za centnar
Towar pośpieszny	10 cent.	12,5 cent.
„ w niepełnym ładunku, klasa I .	4 „	10 „
„ w pełnym ładunku w wagonie krytym, klasa A:		
100 centnarów w jednym wagonie . .	3 „	7,5 „
Za każdy centnar naładowany w ten sam wagon po nad 100 cent.	2 „	2,5 „
Towar w pełnym ładunku, w wagonie otwartym, klasa B:		
100 cent. w jednym wagonie	2 „	7,5 „
Za każdy centnar po nad 100 cent. naładowany w tenże sam wagon . .	1 „	2,5 „

Nadto ponieważ konstytucja cesarstwa niemieckiego w art. 45 wymaga, ażeby od niektórych, wyraźnie wymienionych przedmiotów, nie pobierano za przewóz opłaty wyższéj ponad 1 fenig za centnar i milę, przeto w taryfie dla dróg Alzacji i Lotaryngji utworzono jeszcze taryfę specjalną, podług któréj pobiera się przy wysłaniu najmniéj 200 cent. w jednym otwartym wagonie za centnar i milę frachtu 1 cent., opłaty expedycyjnéj za centnar 7,5 cent.

Ta ostatnia cyfra zmniejsza się do 5 cent. przy odległościach mniejszych niż mil 10.

Jeżeli wysyłający ładuje swój towar do otwartego wagonu, t. j. gdy płaci za przewóz podług zasad klasy B., lub téż taryfy specjalnéj, to droga nie odpowiada za niebezpieczeństwo, wynikające z tego rodzaju przewozu. Wysyłający może jednakże przykryć wagony własnemi oponami, lub téż wynająć takowe od drogi, uiszczając opłatę w stosunku 2 fran. od sztuki, za każde zaczęte 25 mil. Za zamoczenie towaru, droga jednakże i w tym razie nie odpowiada.

Klasyfikacja taryf wartościowych, rozwinęła się powoli; z początku przewożono towary bez względu na ich wartość, podług jednéj i téj saméj zasady od danéj jedności wagi; z czasem obniżać zaczęto opłatę od towarów, mających mniejszą wartość i w ten sposób tworzyło się coraz więcéj klas z różnemi zasadami co do opłaty przewozowéj.

Taryfa objętościowa po raz pierwszy wprowadzoną została na kolejach rządowych Alzacji i Lotaryngji. Była już dawniéj zalecaną w teorji, lecz na przyjęcie jéj na wzmiankowanych drogach wpłynęły okoliczności chwilowe. Podczas ostatniéj wojny francuzko-niemieckiéj przyjmowano na drogach Alzacji i Lotaryngji towary, oddawane przez osoby prywatne tylko wyjątkowo;—a ponieważ nie miano czasu na wdawanie się w szczegóły klasyfikacji, pobierano od towarów jednakową opłatę, biorąc tylko pod uwagę ich ciężar. Rozróżniano, czy wysyłający oddawał pełny ładunek, czy téż niepełny, czy żądał krytego, lub téż otwartego wagonu. Po przejściu tych dróg na własność rządu niemieckiego, do systemu dawnego francuzkiego powrócić nie chciano, gdyż klasyfikacja była tam bardzo skomplikowana, a nadto cała dawniejsza taryfa miała na celu wspieranie głównych ognisk przemysłu francuzkiego. Nieznano dokładnie warunków miejscowych, trudno zresztą było przewidzieć, jakie drogi zbytu wynajdzie sobie przemysł świeżo przyłączonych do Niemiec krajów, nowéj klasyfikacji, więc układać nie uważano za stosowne. Postanowiono pozostać przy systemie, wytworzonym podczas wojny z rozwinięciem przyjętych wówczas zasad i słuszniejszém unormowaniem opłaty.

W taki sposób powstała przytoczona powyżéj w głównych zarysach taryfa dróg Alzacji i Lotaryngji.

Na tych samych podstawach ułożono taryfy bezpośredniéj komunikacji dróg tych z drogami południowo-niemieckiemi.

Taryfy objętościowe znane są także na drogach belgijskich, a w ostatnich czasach, na tych samych zasadach, jakkolwiek zmodyfikowanych, oparła swą taryfę droga rządowa węgierska.

Przejdźmy teraz do ocenienia względnéj wartości taryf wartościowych i objętościowych.

Dla wykazania zasadności taryfy wartościowéj przytaczają następujące argumenta:

1) Że towar, mający większą wartość, znosi wyższy fracht, aniżeli towar z wartością mniejszą. Że to stosunkowanie opłaty przewozowéj do wartości, ma miejsce nietylko na drogach żelaznych, ale przy każdym innym sposobie przewozu towarów.

2) Że droga żelazna, mając ruchomą skalę zasad taryfowych, może skorzystać z każdéj konjunktury handlowéj, stosując do położenia targu swoją klasyfikacją. Że przez przeniesienie danego towaru do klasy niższéj, t. j. przez obniżenie frachtu, może ożywić pewną gałęź przemysłu i zapewnić sobie w ten sposób na przyszłość znaczniejszy przewóz.

3) Że droga żelazna odpowiada za zagubienie, lub uszkodzenie towaru. Odpowiedzialność ta jest wprawdzie ograniczoną przez regulamina miejscowe; tak drogi niemieckie płacą najwyżéj 20 talarów za centnar zagubionego, lub uszkodzonego towaru, a w tym samym stosunku przyznaje wynagrodzenia i droga żelazna Warszawsko-Wiedeńska i Warszawsko-Bydgoska. Gdy wartość towaru tego maximum jednak nie dochodzi, wtenczas droga żelazna płaci wartość rzeczywistą. Kwestja więc wartości towaru bynajmniéj nie jest obojętną dla drogi żelaznéj; wyższa opłata za przewóz droższego towaru, jest niejako asekuracją, płaconą przez interesanta, zapewniającą mu wynagrodzenie, w razie, jeżeli towar jego zaginie, lub uszkodzonym zostanie [1].

To są główne względy, które mają przemawiać za taryfą wartościową, a które znajdujemy przytoczone w rozprawie Edwarda Reitzen-

---

[1] Wysyłający ma możność zapewnienia sobie wyższego wynagrodzenia nad maximum, przez regulamin przepisane, w razie zagubienia, lub uszkodzenia towaru, a to przez zadeklarowanie wyższéj wartości towaru. Wtedy jednak płaci oprócz frachtu asekuracyjne; to asekuracyjne jest opłatą, którą droga żelazna pobiera za ryzyko, że w razie nieodstawienia towaru w porządku, wypłaci interasantowi zadeklarowaną wartość tego towaru. Kwestja, czy to asekuracyjne jest dziś dość wysokie, nas tu nie obchodzi, w każdym razie pobiera się oddzielnie, i w wyższéj opłacie za przewóz cenniejszych towarów się nie mieści. Kwestja więc wartości towaru ma mieć znaczenie ze względu na opłatę, pobieraną za jego przewóz, tylko aż do maximum wynagrodzenia, przez regulamin zastrzeżonego.

steina, członka dyrekcji drogi Dolno-Szlązko-Marchijskiéj. Praca ta ogłoszona w r. b. jest najlepszą z broniących taryf wartościowych (1).

Za taryfą objętościową ma przemawiać:

1) Jasność zasad, na których się takowa opiera. Cała skomplikowana klasyfikacja upada. Zasady taryfowe stosują się do rzeczywistych kosztów, jakie ponosi droga żelazna przy przewozie towarów. Przy przyjęciu téj saméj wysokości zasad dla wszystkich dróg, tworzenie taryf bezpośrednich dla różnych komunikacij, jest zbyteczném; każdy wyrachuje sobie koszt przewozu swego towaru, znając tylko odległość miejsca przeznaczenia od miejsca wysłania towaru.

2) Lepsze zużycie wagonów. Wysyłający ma interes w tém, ażeby jak najwięcéj naładować do jednego wagonu (2).

Zanim przystąpimy do rozbioru tych argumentów, zastanówmy się w jakich warunkach znajduje się w ogóle droga żelazna.

Droga żelazna jest środkiem komunikacyjnym, mającym po części charakter instytucji publicznéj. Powstawanie i dobre prowadzenie w następstwie dróg żelaznych tak jest dla przemysłu krajowego ważném, że państwo wszędzie opieką swą ten środek komunikacyjny otacza, już to dozwalając wywłaszczenia gruntów, potrzebnych pod drogi żelazne, już to gwarantując procenta, już to nawet biorąc we własne ręce sam zarząd. W zamian za ustępstwa, czynione przez siebie i właśnie ze względu na charakter publiczny drogi żelaznéj, państwo oznacza téż zazwyczaj maximum opłaty przewozowéj, jakiego droga przy układaniu taryf przekroczyć nie może.

Droga żelazna jest jednakże, o ile nie stanowi własności państwa, zarazem przedsiębiorstwem prywatném i dążeniem jéj powinno być wyzyskać dla siebie położenie targu w granicach, jakie jéj państwo zakreśliło.

Konkurencja dla dróg żelaznych odgrywa daleko mniejszą rolę, aniżeli dla innego rodzaju przedsiębiorstw. Występuje tylko konkurencja innych dróg żelaznych, lub téż komunikacji wodnéj. Pierwsza się zjawia zazwyczaj tylko, gdy towar przebiega wielkie przestrzenie. Wtenczas wysyłający ma nieraz kilka dróg do wyboru i skieruje swój towar na tę drogę, która bądź ze względu na taniość, bądź ze względu na szybkosć, pewność dostawy i t. d. przedstawia

---

(1) Die Gütertarife der Eisenbahnen insbesondere das Gewicht-und WagenraumTarifSystem von Eduard Reitzenstein, RegierungsAssessor und DirectionsMitglied der Niederschlesich-Märkischen Eisenbahn. Berlin 1874. Franz Bahlen.

(2) Der Wagenraumtarif, Dokumente und Erörterungen zur Reform der Eisenbahn Gütertarife von Fr. Perrot, Berlin. Verlag von Franz Duncker. 1873.

mu najwięcéj korzyści. Ale nawet i w tych razach, dróg konkurujących ze sobą jest nie wiele, porozumienie więc między niemi łatwe. Po chwilowéj walce, po mniéj więcéj ożywioném spółubieganiu, by przeciągnąć dla siebie wszystkie transporty, drogi, konkurujące ze sobą, układają jednakowe zasady za całą przestrzeń, bez względu na to, po któréj drodze towar wysłany zostanie i rozdzielają rok na równe części, zgadzając się na to, że towar na przemian, raz po jednéj, to znów po innéj konkurencyjnéj drodze wyprawianym będzie. Tak np. wkrótce ma być ogłoszoną taryfa, zawierająca jednakowe zasady dla przewozu szyn i żelaza ze stacij drogi Górno-Szlązkiéj na stacje drogi Wschodnio-Pruskiéj, bez względu na to, czy transporta iść będą na Sosnowce i Alexandrów, czy téż na Wrocław i Poznań. Podobnież układa się taryfa, mająca urównać zasady przewozu towarów pomiędzy drogą Wschodnio-Pruską a Moskiewsko-Brzeską, bez względu na to, czy towary iść będą na Alexandrów, Warszawę i Brześć, czy téż na Wierzbołów, Dynaburg, Witebsk i Smoleńsk, czy wreszcie na Wierzbołów, Wilno i Mińsk.

Dla przestrzeni mniejszych i ta konkurencja zazwyczaj ustaje. Nie istnieje zupełnie dla dróg, mających czysto-miejscowe znaczenie, a więc np. trzymając się naszych miejscowych stosunków, droga Łódzka spółubiegać się z inną drogą żelazną nie potrzebuje.

Konkurencja wodna ma miejsce tylko w wyjątkowych razach, a zresztą droga żelazna ma silny sposób pokonania jéj przez to, że w daleko krótszym czasie towary przewozić może. Konkurencja więc dla dróg żelaznych jest bardzo ograniczoną; koleje w wielu razach mają monopol naturalny.

Ażeby droga żelazna nie używała uprzywilejowanego swego położenia ze szkodą przemysłu krajowego, państwo, jak to już powiedzieliśmy wyżéj, stanowi zazwyczaj maximum, do którego droga w taryfach swych dojść może. Charakter przedsiębiorstwa prywatnego drogi żelaznéj usprawiedliwia w zupełności korzystanie z położenia swego w granicach, przez państwo zakreślonych.

Towar, większą mający wartość, znieść może wyższy fracht, aniżeli towar tańszy. Droga żelazna, nie potrzebując się obawiać konkurencji innych środków komunikacyjnych, żądać téż może wyższéj opłaty przewozowéj od towarów droższych, aniżeli od tańszych. Nie wchodzimy obecnie w to, czy słuszném lub niesłuszném jest, że odpowiedzialność drogi przy przewozie towarów, mających większą wartość jest większą, że przeto wyższa opłata za przewóz jest już z tego względu usprawiedliwioną. Idzie nam tylko oto, że możliwém byłoby dla drogi żelaznéj brać od towarów, mających większą wartość, wyższą opłatę przewozową, choćby koszta przewozu towarów droższych

i tańszych, były te same, i to możliwém dla tego, że gdy towar, większą mający wartość, przechodzi z rąk do rąk, dodanie do ceny, którą towar ten ma na targu, gdzie sprzedanym został, nieco wyższéj opłaty za przewóz, nie wyda się tak uciążliwém, jak gdyby szło o towar tańszy. Wysyłający zazwyczaj nie ma sposobu, ażeby uniknąć téj wyższéj opłaty przez wyprawienie swego towaru, za pomocą innego środka komunikacyjnego.

To co Reitzenstein przytacza jako dowód, że podobne uwzględnianie wartości danego towaru, przy oznaczaniu ceny za jego przewóz, ma miejsce przy każdym innym środku komunikacyjnym, jest niesłuszném. Powiada, np. że okręt, przewożący zboże z portu amerykańskiego do Hamburga, weźmie podwójną cenę za przewóz téj saméj ilości zboża, jeżeli poprzednio w owym porcie stało więcéj próżnych okrętów, a cena zboża w Hamburgu, w skutek tego, że oczekiwano powrotu tych wszystkich okrętów z ładunkami zboża, była niską, a późniéj okręt ów znalazł się w porcie sam jeden, cena zaś zboża w skutek niedowozu do Hamburga, znacznie się podniosła (¹).

Przyczyną tego, że cena za przewóz w obu razach będzie różną, nie jest, że zboże ma raz mniejszą, drugi raz większą wartość, jak to sądzi Reitzenstein, lecz to, że raz znalazła się dla okrętu konkurencja, a drugi raz jéj nie było. Właściciel okrętu byłby zażądał równie wysokiéj opłaty, gdyby zamiast zboża, chciano naładować jego okręt innym, mniéj cennym towarem.

Klasyfikacja towarów podług wartości przy ich przewozie ma być daléj tém usprawiedliwioną, że odpowiedzialność drogi żelaznéj przy przewozie towarów, mających większą wartość jest większą, aniżeli przy przewozie towarów mniéj cennych.

Argument ten jednakże jest również bez znaczenia. Na dobrze administrowanéj drodze, gdzie kontrola jest ścisłą, służba przyzwyczajoną do karności, wypadki uszkodzenia, lub zagubienia towaru z winy drogi, gdzieby zatém droga wypłacała wynagrodzenie, nie są tak częste, ażeby mogły usprawiedliwiać pobieranie niejako asekuracyjnego w wyższéj opłacie za przewóz (²).

W ciągu roku 1873 na drodze Warszawsko-Wiedeńskiéj wypłacono wynagrodzenia za zagubione, lub uszkodzone towary rs. 1.647, co w po-

(¹) L. c., str. 13.

(²) Towary cenniejsze wymagają wprawdzie staranniejszego obejścia się z niemi przy ładowaniu i transporcie, ale wzgląd ten sam przez się różnic taryfowych usprawiedliwić nie jest w stanie.

równaniu z dochodem, z przewozu towarów w tymże roku osiągniętym, rs. 2.665.969, stanowi 0,062%, czyli nieco więcéj niż ½ na 1000 dochodu. Ten tak mało znaczny stosunek procentowy, straci jeszcze na znaczeniu, jeżeli pomyślimy, że w sumie ogólnéj wynagrodzeń mieszczą się także wynagrodzenia za towary do niższych klas należące, a więc takie, co do których opłata za przewóz nie ma mieścić w sobie asekuracji, na przypadek uszkodzenia, lub zagubienia, tak z ogólnéj sumy rsr. 1.647, na same węgle przypada rs. 89.

Stosowanie więc wysokości opłaty za przewóz na drogach żelaznych do wartości przewożonych towarów, nie opiera się na żadném ogólném ekonomiczném prawie, że opłata za przewóz w ogóle przy wszystkich środkach komunikacyjnych, zmienia się stosownie do tego, czy towar ma większą, lub mniejszą wartość, ani téż na różnicy w odpowiedzialności drogi żelaznéj za przewożone towary, lecz ma swe źródło w monopolu naturalnym, jaki przysługuje drogom żelaznym ([1]).

Pobieranie więc od towarów, mających większą wartość wyższéj opłaty, niż od towarów mniéj cennych, znaczy to samo, jak gdyby za przewóz osób na drodze żelaznéj w téj saméj klasie od bogatszych pobierano więcéj niż od uboższych.

Dotąd staraliśmy się wykazać, że klasyfikacja towarów podług ich wartości, bynajmniéj naturą rzeczy saméj usprawiedliwioną nie jest. Gdyby jednakże wprowadzenie jéj do taryfy miało być korzystném dla drogi żelaznéj, droga byłaby w zupełności do tego ekonomicznie uprawnioną. Zapewnienie sobie wyższéj opłaty za przewóz towaru, mającego większą wartość, jest dla niéj możliwém, każde zaś przedsiębiorstwo prywatne dąży do osiągnięcia jak najwyższych zysków. Sądzimy jednakże, że tak nie jest, a w każdym razie, charakter publiczny drogi żelaznéj wymaga usunięcia klasyfikacji wartościowéj.

Klasyfikacja taka nigdy się nie da przeprowadzić konsekwentnie. Niepodobna jest wyliczać wszystkich towarów i te dzielić na klasy; ogólnie przyjętém jest zatém, że wyliczają się towary, należące do klas niższych, z zastrzeżeniem, że towary nie wymienione wyraźnie, stanowią klasę najwyższą, czyli normalną. Otóż zdarzyć się bardzo łatwo może, że w normalnéj klasie znajdą pomieszczenie towary, mające niższą wartość, niż towary należące do klas następnych.

([1]) Że tak jest, czuje to i Reitzenstein. Na str. 12 l. c. mówi: „Przy przewozie towarów na brykach furmańskich, potęga gospodarcza przedsiębiorców odnośnie do innych czynników produkcji jest w ogóle daleko słabsza, tak, że zazwyczaj nie są w stanie uzyskać dla siebie ceny, przewyższającéj własne wykłady za przewóz przedmiotów cenniejszych, co jednak zarówno by w ich interesie leżało."

Wyczerpująca klasyfikacja, jest często nawet powodem większych niedokładności, niż gdy klasyfikacja jest bardziéj ogólną, gdyż im więcéj jest pojedyńczych kategorij, tém trudniéj rozstrzygnąć, pod którą dany towar podciągnąć.

Ta niepewność, jak dany towar zaklasyfikować, stanowi najważniejszy zarzut, jaki klasyfikacji wartościowéj zarówno z punktu widzenia interesantów prywatnych, jak i drogi żelaznéj, uczynić można. Zwyczajny towar szklanny, należy do innéj klasy, niż bardziéj cenny towar szklanny; części maszyn do innéj niż złożone maszyny; granicę, gdzie towar przestaje do jednéj z tych kategorij należéć, a podchodzi pod drugą, bardzo jest trudno oznaczyć. Traci na tém zazwyczaj droga żelazna i interesant prywatny, zyskuje komisant, spedytor i t. d. Ci ostatni zbadają dokładnie taryfę, podług któréj towar wysyłać będą i wynajdą zawsze dla siebie najdogodniejszą pozycją. Kontrola w tym względzie dla drogi żelaznéj bardzo jest trudna, a w każdym razie chęć zapewnienia sobie opłaty klasy niższéj, może się stać dla spedytora powodem demoralizowania służby drogi żelaznéj.

Ta niepewność, jaka opłata za przewóz pobraną zostanie, jest wielce szkodliwą dla przemysłu. Zdarza się nieraz, że stacja odbierająca przy sprawdzaniu nadchodzących listów frachtowych obniża, lub podnosi klasyfikacją. Każda droga daléj ma zazwyczaj kilkanaście, a nawet kilkadziesiąt taryf, dla różnych komunikacij; w każdéj taryfie klasyfikacja jest więcéj, lub mniéj różną; dokładne zorjentowanie się więc w rozdziale towarów na klasy na danéj drodze, stanowi większą jeszcze trudność.

Ujednostajnienie klasyfikacji w różnych taryfach jednéj drogi, jest w obec dzisiejszych warunków niemożliwém, w ogóle zaś, niełatwém do przeprowadzenia. Gdy dwie drogi wchodzą ze sobą w bezpośrednią komunikacją, a klasyfikacja w taryfach miejscowego ruchu jest różną, to albo jedna, albo druga, od przyjętéj u siebie klasykacji odstąpić musi, albo téż obie modyfikują swoją miejscową klasyfikacją. Następstwem tego jest, że za jedną i tę samą przestrzeń, pobieraną jest raz wyższa, to znów niższa opłata. Tak np. do ostatnich czasów, gdy mąka szła do Austrji, pobieraną była na drodze War.-Wiedeńskiéj opłata podług klasy C, wynosiła więc za przewóz z Warszawy do Granicy 25,20 kop. za centnar; w komunikacji z drogą Górno-Szlązką znajdowała zastosowanie zasada klasy A, czyli przy mniéj więcéj téj saméj odległości (¹), opłata

(¹) Odległość z Warszawy do Granicy 288 wiorst, z Warszawy do Sosnowca 291 wiorst.

z Warszawy do Sosnowca wynosiła 36,1 kop. za centnar. Ten sam stosunek zachodzi obecnie jeszcze co do bawełny, lnu, konopi, kawy i t. d., a powodem i w tym razie jest wzgląd wyżéj przytoczony, że taryfa bezpośredniéj komunikacji z drogą Górno-Szlązką i taryfa z drogą Północno-Austrjacką układane były w różnych czasach, a przy każdéj z nich uwzględniano taryfę miejscową drogi, z którą bezpośrednią komunikacją zaprowadzano.

Ujednostajnienie klasyfikacji na wszystkich drogach, jest wielce trudném, a nawet nie odpowiadałoby celowi.

W klasyfikacji każda droga żelazna ma potężny środek w ręku konkurowania z innemi drogami, lub téż z innemi środkami komunikacyjnemi, a daléj środek wyzyskania konjunktur handlowych. Gdyby wszystkie drogi przyjęły jedną klasyfikacją, powstałaby skala nieruchoma, usuwająca możność konkurowania przez przenoszenie towarów do niższych klas. Dalszém tego następstwem byłoby, że gdyby dana droga obniżyła opłatę za przewóz miejscowego produktu, który w wielkich masach tam właśnie przewożonym zostaje, wszystkie inne drogi od towaru tego obniżyćby musiały opłatę, chociażby dla nich bynajmniéj nie miał tego znaczenia co dla drogi pierwszéj. Albo téż, i toby zazwyczaj miało miejsce, że gdyby zmiana klasyfikacji zależéć miała od zgody wszystkich dróg, na obniżenie opłaty, reszta dróg nie zgodziłaby się, a więc dana droga nie miałaby sposobu zadosyćuczynienia potrzebom miejscowym.

Ułożenie skali nieruchoméj, nie dającéj się ani podnieść, ani obniżyć, obowiązującéj zarówno na wszystkich drogach, sprzeciwia się charakterowi przedsiębiorstwa prywatnego, który ma droga żelazna.

Dla tego to, zarówno jak nie uważamy za odpowiednią potrzebom drogi żelaznéj taryfy wartościowéj z klasyfikacją niezmienną, sądzimy, że nie czyni zadość wymaganiom taryfa objętościowa z zasadami jednakowemi dla wszystkich dróg. Koszta budowy i exploatacji różnych dróg są bardzo różne, niepodobna wymagać, aby się to nie miało odbić w kosztach przewozu, aby np. droga, okrążająca Berlin, któréj budowa kosztowała przeszło miljon talarów na milę, miała wozić towary po tych samych cenach co droga, przedstawiająca daleko mniejszy kapitał zakładowy.

Z drugiéj strony uniemożebnienie, ażeby dana droga woziła taniéj niż inne, byłoby zarówno szkodliwém dla niéj, jak i dla całego przemysłu. Taka jednostajność dałaby się zaprowadzić, chociaż także z wielką trudnością i nie zawsze byłaby ekonomicznie usprawiedliwio-

ną, gdyby wszystkie drogi były własnością państwa. Coby państwo na jednéj drodze straciło, zyskałoby na drugiéj, nastąpiłoby więc ogólne zrównanie. Powiadamy jednakże, że nie zawsze taka jednostajność byłaby usprawiedliwioną, nawet gdyby wszystkie drogi były własnością państwa; tém bardziéj ma to miejsce, o ile pozostają w ręku towarzystw prywatnych.

Nietylko drogi ze sobą konkurują, lecz zjawić się także może konkurencja komunikacji wodnéj. Czyż droga żelazna ma spokojnie na to patrzéć, jak transporty, któreby mogła przewieść, spławiane będą wodą i jéj nie ma być wolno obniżyć swych taryf, w celu przeciągnięcia tych transportów na swoją linją?

Ten sam wzgląd, większa ruchomość skali taryfowéj, możność zastosowania zasad taryfowych do każdego położenia targu, jest stanowczą zaletą taryfy z ruchomą klasyfikacją. Taryfa taka w każdéj chwili obniżyć może opłatę przewozową od danego towaru przez przeniesienie go do niższéj klasy, bez naruszenia opłaty, pobieranéj od całéj danéj jednéj klasy. Tego czysta taryfa objętościowa uczynić nie może, chociażby nawet możebném było zniżać jéj zasady taryfowe. Chcąc zniżyć opłatę za przewóz np. węgla, musiałaby zniżyć zasadę za przewóz wszystkich towarów, idących w wagonach otwartych; wielkie jest pytanie, czy takie obniżenie ogólne nie przyniesie tak znacznych strat, że te przeważą korzyści, jakich w danéj chwili z obniżenia opłaty za przewóz węgla spodziewaćby się można. Gdyby taryfa objętościowa czyniła niemożebném usunięcie téj niedogodności, wypadałoby, że zaletami jéj są tylko większa prostota, jasność zasad, na jakich się opiera i możność lepszego wyzyskania przestrzeni wagonu.

Taryfa objętościowa jest prostszą, gdyż upada cała skomplikowana klasyfikacja. Taryfy bezpośredniéj komunikacji z różnemi drogami zawierać tylko potrzebują zasady opłaty za przewóz, a nie ma tylu odmiennych klasyfikacij, ile jest taryf. Taryfa objętościowa zapewnia téż lepsze zużycie przestrzeni wagonu. Wysyłający ma interes w tém, ażeby naładować jak najwięcéj do jednego wagonu, kiedy przy taryfie wartościowéj obojętném jest dla niego zupełnie, ile do jednego wagonu towaru jego wejdzie. Zdarza się przy taryfach objętościowych, że wysyłający płaci karę umowną za przeładowanie wagonu bawełną, towarem stosunkowo dość lekkim. Okowitę ładują przy taryfach wartościowych w wielkich beczkach, ważących po napełnieniu około 10 centnarów; beczki te nie dadzą się na sobie ułożyć, i w ten sposób do największego wagonu nie wchodzi więcéj niż 120 cent. Na drogach w Alzacji i Lotaryngji

przewożą okowitę w małych beczkach, dających się na sobie ułożyć; wagon w ten sposób, daleko się lepiéj zużytkowuje.

Nadanie większéj ruchomości da się jednak połączyć z taryfą objętościową, a w ten sposób zapewnić można taryfie objętościowéj tę bezwątpienia stanowczą i największą zaletę taryfy wartościowéj, a mianowicie można utworzyć kilka specjalnych taryf o zasadach co do przewozu niższych niż klasy właściwe taryfy. Jak widzieliśmy, taryfa taka specjalna istnieje w taryfie dla dróg Alzacji i Lotaryngji; mieszczą się w niéj przedmioty w art. 45 konstytucji cesarstwa niemieckiego wymienione. W taryfie węgierskiéj drogi rządowéj, taryfie opartéj także na zasadach stosowania opłaty za przewóz do przestrzeni przez towar zajętéj, znajdujemy 7 taryf specjalnych ([1]). Czy tworzenie tylu taryf specjalnych jest potrzebném, jest kwestją inną, w każdym razie taryfa objętościowa taryf specjalnych nie wyklucza.

Tworzenie taryf specjalnych bynajmniéj nie jest wprowadzeniem zasady stosowania opłaty za przewóz do wartości towaru, pod inną formą i nazwą.

Są towary, których przeciągnięcie na swoją linją dla danéj drogi może być bardzo ważném. Zdarzyć się może, że główny ruch odbywa się w jednym kierunku, w odwrotnym wagony wracać muszą próżne; jest jakiś towar, którego znaczne transporty idą właśnie w tym drugim kierunku, ale droga stracić go może ze względu na konkurencją bądź innych dróg, bądź komunikacji wodnéj, jeżeli frachtu przypadającego za przezwóz w ogóle w otwartych wagonach dla tego towaru nie obniży. Droga tworzy wtenczas taryfę specjalną. Tak np. zapewnienie sobie transportów zboża z Rosji na Szlązk idących, jest dla drogi Warszawsko-Wiedeńskiéj, wożącéj węgiel ze Szlązka do Warszawy, bardzo ważném. Lub też idzie w ogóle o zapewnienie sobie transportów pewnego rodzaju, w wielkich masach, regularnie przez rok cały prowadzonych. Lub idzie nareszcie o ożywienie danéj gałęzi miejscowego przemysłu, w celu zapewnienia sobie na późniéj transportów tego wytworu.

Do osiągnięcia tych celów droga, która przyjęła taryfę obojętnościową, może użyć taryf specjalnych. O wartość towaru chodzić przy tém

---

([1]) I. Sól w bałwanach, mączka cukrowa w workach, zboże i mąka. II. Nafta, sól i cukier w beczkach, suszone śliwki, wino i piwo. III. Węgle, żelazo, ruda, drzewo opałowe. IV. Drzewo budulcowe. V. Kamienie, cegły obrobione, kamienie budulcowe. VI. Szaber (kamienie potłuczone). VII. Buraki i wytłoczyny.

nie będzie; może to być bawełna, lub ruda kosztowna, wydobywana z miejscowych kopalni; droga tworzy dla tych przedmiotów taryfy specjalne z zasadami niższemi niż te, jakie są przyjęte dla ogółu towarów.

Że w ten sposób taryfa objętościowa nie wpadnie w komplikacje taryfy wartościowéj, rękojmią jest to, że nie śledzi, a przynajmniéj nie powinna śledzić, za wartością różnych towarów; zresztą taryfa objętościowa osiąga w inny sposób cel, o którym nie zapomina taryfa wartościowa; dążenie zaś do niego jest jednym z powodów komplikacji taryfy wartościowéj. Nigdy nie może być dla drogi obojętném, czy towar przy danym ciężarze ma większą, lub mniejszą objętość; taryfa wartościowa, o ile konkurencja jéj na to pozwala, uwzględnia i tę okoliczność przy klasyfikacji, a w ten sposób przy rozdzielaniu towarów na klasy, nie decyduje sama tylko wartość, ale i ciężkość gatunkowa towaru i to się przyczynia do większego jeszcze zawikłania w klasyfikacji.

Taryfa objętościowa, ciężkość gatunkową uwzględnia w inny, wiadomy już nam sposób; — przy tworzeniu taryf specjalnych na ciężkość gatunkową uwagi zwracać nie potrzebuje, nie powinna również zważać na wartość towarów; utworzenie więc kilku taryf specjalnych, potrzebom odpowie. Taryfa objętościowa, nawet obejmująca taryfy specjalne, jest daleko prostszą od taryf wartościowych, a więc dogodniejszą zarówno dla publiczności, jak dla służby dróg żelaznych. Ludzie, mający ciągle do czynienia z taryfami wartościowemi przy stosowaniu ich napotykają jednakże mimo to, na bezustanne trudności. Przy taryfach objętościowych, cała expedycja, następnie sprawdzanie listów frachtowych i kontrola nadzwyczaj jest uproszczoną i mniéj służby wymaga.

Pewna ruchomość da się także wprowadzić do taryfy objętościowéj przez utworzenie taryf specjalnych.

Tak więc taryfa objętościowa jest do zalecenia zarówno w interesie publiczności, jak i dróg żelaznych. Przeciwnicy jéj twierdzą, że finansowo jest daleko niekorzystniejszą dla dróg żelaznych, niż taryfa wartościowa, powołując się na przykład dróg alzackich i lotaryngskich, co do których po zamknięciu rachunków w 1872 r., okazało się, że kapitał zakładowy przyniósł nie całe 3%. Lecz powodem tego było wyjątkowe położenie, w jakiém się znalazły te świeżo do Niemiec przyłączone kraje po wojnie, a z drugiéj strony, nadzwyczaj wysoka cena, za jaką drogi te rząd niemiecki nabył.

Zresztą zasady taryfowe, jeżeliby się okazało, że są za niskie, słusznie podniesionemi być mogą; to nie wyklucza jednak, ażeby samą podstawę, jako sprawiedliwą, utrzymać. Obecnie drogi żelazne niemieckie sta-

rają się o uzyskanie pozwolenia na podniesienie swych taryf i podług dotychczasowego przebiegu rzeczy, prawdopodobném jest, że pozwolenie to otrzymają.

Rząd niemiecki dąży do tego, ażeby razem z podniesieniem zasad taryfowych, zaprowadzić na drogach niemieckich taryfę objętościową. Trudności czasowéj natury przytém są nie małe. Główną stanowi ta okoliczność, że będące obecnie w użyciu wagony na drogach żelaznych są różnych wymiarów i znoszą różny ładunek. Przy taryfie, podług któréj za 100 np. centnarów naładowanych w jeden wagon, płaciłoby się więcéj od centnara, niż przy naładowaniu większego ciężaru, niezbędném jest, ażeby wszystkie wagony miały jedne wymiary i znosiły jeden i ten sam ładunek.

Na konferencji, która się odbyła w Brunświku d. 12 marca r. b., przedstawiciele dróg niemieckich, zajmowali się temi pytaniami i zgodzili się na następujące zasady, jako podstawy taryf, które zostaną ułożone po upoważnieniu do tego przez rząd.

Towar pośpieszny ma być przewożony po cenie dwa razy wyższéj od téj, jaka przypadać będzie dla klasy I-éj.

Zasada klasy I-éj wynosić będzie 5,4 fenigi za centnar i milę; należéć do klasy téj będą wszystkie towary, bez względu na ich rodzaj, gdy takowe wysyłane będą w ilościach, nie dochodzących 100 centnarów.

Oprócz tego istniéć mają dwie klasy dla towarów w pełnym ładunku.

Klasa A. z zasadą 3,6 fenigów za centnar i milę.

Klasa B. z zasadą 2,5 fenigów za centnar i milę.

Zasada klasy A. znajdzie zastosowanie przy naładowaniu 100 cent. do jednego wagonu; przy naładowaniu większego ciężaru do jednego wagonu wysyłający płaci za cały rzeczywiście naładowany ciężar.

Zasada klasy B. służy za podstawę obliczeń opłaty przewozowéj, jeżeli wysyłający płaci za 200 centnarów; otrzymuje też tylko wagon, mogący znieść tyleż centnarów ładunku.

„Zważywszy jednakże, powiada protokół konferencji, „że obecnie na wielu drogach istnieją wagony nie znoszące 200 centnarów ładunku, a tylko 100, 120, 150, 180 cent. reprezentanci dróg niemieckich sądzą, że do czasu, póki nie zostaną wprowadzone w użycie wagony, tylko o 200 centnarach ładunku, powinno być dopuszczoném, ażeby droga mogła, jeżeli nie ma w danéj chwili swobodnych wagonów o 200 centnarach ładunku, oddać wysyłającemu do rozporządzenia wagony, któreby razem mogły znieść ładunek 200 centnarów.

Jeżeli zaś podstawione wagony razem znoszą więcéj niż 200 cent. ładunku, to wysyłający może doładować towarów aż do zużycia całego

ładunku, który znieść mogą wagony, płacąc za przewóz całego transportu, podług tej saméj zasady, co za 200 centnarów.“

Oprócz tego, mają być utworzone cztery specjalne taryfy z zasadami 2,25, 1,76, 1,45 i 1,13 fenigów za centnar i milę.

W krytych wagonach wysyłane będą towary, przy uiszczeniu opłaty za klasę pośpieszną, klasę I-szą, lub klasę A. Zresztą używane być mają wagony otwarte.

Dla zaprojektowania, jakich wymiarów i jakiéj wytrzymałości co do ładunku budowane być mają w przyszłości wagony na wszystkich drogach, wyznaczoną została na konferencji brunświckiéj specjalna komisja.

Z tego krótkiego przytoczenia zasad, na jakie się zgodziła konferencja brunświcka, przekonać się łatwo, że taryfy, ułożone na przyjętych przez nią podstawach, nie będą czysto objętościowe, w każdym jednak razie, będą o wiele prostsze, niż większa część obowiązujących dziś taryf.

Jako pierwszy krok na drodze do przejścia do taryf objętościowych, reforma proponowana przez konferencją brunświcką, zasługuje na zupełne uznanie.

Przytoczyliśmy zaś w krótkości główne zasady, przyjęte przez ten zjazd, gdyż reforma taryf niemieckich oddziałać po części może na taryfy bezpośredniéj komunikacji dróg naszych z zagranicznemi.

KRONIKA EKONOMICZNA.

A. Krajowa. *Nowa Ustawa Towarzystwa drogi żelaznéj Nadwiślańskiéj (dokończenie).—Działalność Warszawskiego Tow. Wzajemnego Kredytu za rok 1873,—Sprawozdanie o wykonaniu budżetu i zamknięciu ruchunków państwowych Cesarstwa Rosyjskiego za r. 1872 (dok.). —Ludność miasta Warszawy.*

B. Zagraniczna. *Zgromadzenie odbyte w Eisenach 1873 r., za staraniem Stowarzyszenia „Polityki społecznéj“ (c. d.). — Ogólne Zebranie Centralnego Towarzystwa w W. Ks. Poznańskiém —Proces Jana Plewkiewicza.*

A. KRAJOWA.

Nowa Ustawa Towarzystwa drogi żelaznéj Nadwiślańskiéj,

(Najwyżéj zatwierdzona dnia 22 lutego 1874 r.)

(Dokończenie,— p. Ekon. zesz. II, III i IV, str. 122, 217 i 302, z 1874 r.)

VI. Przejście drogi żelaznéj pod zawiadywanie Rządu i likwidacja interesów Towarzystwa.

Skutki niewykonania przez Towarzystwo zobowiązań podczas budowy kolei.— § 69. Jeżeli Towarzystwo nie przystąpi do budowy drogi w terminie oznaczonym w § 8, albo nie będzie prowadziło robót i dostaw dość pośpiesznie, aby wykończenie drogi na termin było całkowicie zabezpieczoném; albo w ogóle, jeżeli Towarzystwo nie spełni, włożonych nań niniejszą Ustawą obowiązków pod względem budowy drogi, to z wyjątkiem szczególnych, zasługujących na uwzględnienie okoliczności, jakiemi są: wojna, blokada i podobne ogólne klęski równego znaczenia, stanowiące przeszkodę w wypełnianiu zobowiązań Towarzystwa,—Minister Dróg i Komunikacji, udziela Towarzystwu *pierwsze ostrzeżenie.*

Jeżeli po pierwszém ostrzeżeniu, Towarzystwo nie przedsięweźmie należytych środków, dla zadosyćuczynienia niniejszéj Ustawie, Minister udziela mu po upływie trzech miesięcy *drugie ostrzeżenie.*

Jeżeli w przeciągu następnych trzech miesięcy nie stanie się zadość żądaniu Ministra, służyć będzie Rządowi wybór pomiędzy następującemi środkami: 1) Rząd będzie mógł na rachunek Towarzystwa wykończyć sam wszystkie niedokonane na drodze roboty, oraz załatwić potrzeby exploatacji otwartych już części drogi; 2) albo Rząd obejmie w zawiadywanie na rachunek Towarzystwa drogę, lub jéj części; 3) lub téż Rząd obejmie w posiadanie drogę ze wszystkiemi przynależytościami, ze wszelkiemi funduszami należącemi do Towarzystwa, ze wszystkiemi robatami ukończonemi i nieukończonemi, wreszcie z wszystkiemi materjałami i zapasami przygotowanemi przez Towarzystwo. Działania Rządu na rachunek Towarzystwa nie mogą w żadnym razie skutkować naruszenia prawa posiadaczy akcij na pobieranie całkowitego poręczonego dochodu.

Wprowadzenie w wykonanie któregobądź z wyżéj wymienionych trzech środków, ma miejsce z decyzji Najwyższéj, na przedstawienie Ministra Dróg i Komunikacji do komitetu Ministrów.

W razie objęcia przez Rząd w swoje zawiadywanie drogi, lub jéj części, Minister Dróg i Komunikacji zarządza sporządzenie dokładnego opisu stanu drogi i wszystkich przynależytości, przechodzących od Towarzystwa w zawiadywanie Rządu.

W razie objęcia drogi w posiadanie Rządu, następuje stanowczy rozrachunek Rządu z Towarzystwem, co do drogi, na następujących zasadach:

1) Sporządzone będą dwa inwentarze: jeden obejmujący spis istniejącego ruchomego i nieruchomego mienia, oraz robót, przez Towarzystwo wykonanych; drugi obejmujący spis niedostawionych przedmiotów i niewykonanych robót.

Pierwszy inwentarz obejmuje ogół przedmiotów i sum winnych być policzonemi na dobro Towarzystwa; drugi — ogół przedmiotów i sum, które winny być dopełnionemi, lub odniesionemi na ciężar Towarzystwa, a na dobro Rządu.

Do pierwszego inwentarza zaciąga się: wszystkie grunta wywłaszczone przez Towarzystwo pod budowę drogi, wszystkie wykonane roboty przy jéj budowie; wszystkie przynależytości, materjały, zasoby i zapasy przez Towarzystwo w rzeczywistości posiadane; wypłacone z kapitału zapasowego sumy na poczet poręczonego dochodu od akcij; nie wydane jeszcze przez Rząd Towarzystwu fundusze, pochodzące tak z wniosków uskutecznionych na poczet kapitału akcyjnego i z narosłych procentów, jak z sum według § 36 do wydania Towarzystwu z tytułu kapitału obligacyjnego przeznaczo-

nych, a do téj chwili pod rozporządzeniem Rządu pozostałych; i w ogóle wszystkie wydatki, przez Towarzystwo na budowę drogi uskutecznione.

Do drugiego inwentarza zaciąga się: wszystkie nieruchomości pozostałe jeszcze do wywłaszczenia pod budowę drogi; wszystkie niewykonane roboty przy jéj budowie; wszystkie przynależytości drogi, materjały, zapasy i zasoby jeszcze nie dostawione, a niezbędne dla ukończenia drogi; suma poręczonego dochodu od akcij, przynależna do wypłaty z kapitału zakładowego (§ 39) do terminu, wyznaczonego dla ukończenia drogi; wszystkie sumy, wypłacone Towarzystwu na poczet kapitału akcij i kapitału obligacij, z procentami przypadającemi Rządowi od kapitału obligacij na zasadzie § 40; i w ogóle wszystkie wydatki niezbędne dla zupełnego ukończenia drogi, na zasadzie Ustawy Towarzystwa i warunków technicznych Najwyżéj zatwierdzonych.

Przedmioty i sumy z pomiędzy wyżéj wymienionych, nie objęte kosztorysem wykonawczym drogi,—a gdy takowy jeszcze nie był zatwierdzonym,— nie objęte kosztorysem przygotowawczym, jak również przedmioty, roboty i wydatki, uskutecznione bez pożytku dla drogi, — nie będą zaciągnięte do inwentarzy.

2) Po sporządzeniu pomienionych dwóch inwentarzy, dopełnia się oszacowanie wszystkich przedmiotów i wydatków zaciągniętych do inwentarzy, i podług tego oszacowania wyprowadza się ostateczny ogólny rezultat: albo na *dobro Towarzystwa*, albo na *dobro Rządu*; rezultat ten służyć będzie za podstawę rozrachunku Rządu z Towarzystwem.

3) Jeżeli ostateczny rezultat wykaże pozostałość na dobro Rządu, a Rząd znajdować się będzie w posiadaniu kaucij Towarzystwa, na wydane mu zaliczenia, to dług Towarzystwa pokrywa się ze wzmiankowanych kaucij, nieobciążoną zaś część kaucji zwraca się Towarzystwu.

4) Jeżeli ostateczny rezultat wykaże pozostałość na dobro Towarzystwa, Rząd wypłaca mu sumę téj pozostałości pięcioprocentowemi papierami państwowemi, licząc takowe po cenie giełdowéj.

5) Z tytułu udzielonego dla akcij poręczenia, Rząd wypłacać będzie posiadaczom akcij poręczony dochód, przez cały przeciąg czasu, określony w § 35, w stosunku 5% procentu rocznego, i odpowiednio do sumy wniosków rzeczywiście na akcje wpłaconych, a oprócz tego obracać będzie po $^1/_{10}$% na umorzenie akcij.

6) Rząd przejmie wszystkie, zawarte przez Towarzystwo z istotnym pożytkiem dla drogi, kontrakty i umowy co do przedmiotów, objętych kosztorysem w granicach cen tegoż kosztorysu.

Wszakże Rząd nie przyjmie pretensij z tych kontraktów i umów, pochodzących z epoki poprzedzającéj objęcie drogi w posiadanie Rządu, ani też pretensij wynikających z kontraktów i umów, zawartych bez istotnego po-

żytku dla drogi, lub odnoszących się do przedmiotów, nieobjętych kosztorysem, których umówione ceny przekraczają granice tegoż kosztorysu. Towarzystwo pozostaje odpowiedzialnėm za te pretensje, lecz poszukiwanie takowych na poręczonym przez Rząd dochodzie, przypadającym do wypłaty posiadaczom akcij jest niedopuszczalnėm.

Sporządzenie inwentarzy, oszacowanie zaciągniętych w nie przedmiotów, rozrachunek Rządu z Towarzystwem, i przekazanie pierwszemu umów Towarzystwa z kontrahentami—co do przedmiotów, odnoszących się do budowy drogi, również jak i zwrot Towarzystwu kaucji, uskuteczniają się na zasadach wyżéj wskazanych, za zobopólnėm porozumieniem się Rządu z Towarzystwem; w razie niedojścia porozumienia, ustanawia się oddzielna Komisja taxacyjna, złożona z biegłych, wybranych w równéj liczbie przez Rząd i przez Towarzystwo.

Taxacyjna Komisja biegłych, sprawdza prawidłowość ułożenia inwentarzy, ocenia objęte niemi przedmioty, nie przekraczając jednakże cen kosztorysu wykonawczego, — a jeżeli takowy nie został jeszcze zatwierdzony, nie przekraczając cen kosztorysu przygotowawczego; następnie Komisja taxacyjna wyprowadza ostateczny rezultat, na dobro Towarzystwa, lub na dobro Rządu. Komisja taxacyjna rozbiera także umowy i zobowiązania istniejące między Towarzystwem i kontrahentami, i stanowi, które z nich odnoszą się do przedmiotów objętych kosztorysem w granicach cen w takowym zamieszczonych, i zarazem czy zawarte są z pożytkiem dla drogi; po ostatecznėm ułożeniu obrachunku między Rządem a Towarzystwem, Komisja taxacyjna, stosownie do tego obrachunku, wydaje postanowienie w przedmiocie zwrotu Towarzystwu złożonych przez niego kaucij. Postanowienia komisji biegłych wydane zgodnie z wyżéj wskazanemi zasadami, będą ostatecznie obowiązującemi dla Towarzystwa i dla Rządu. Postanowienia Komisji zapadają większością głosów. W razie równości głosów, przeważa głos prezydującego w Komisji, wybranego przez biegłych ze swego grona.

Skutki niewykonania przez Towarzystwo obowiązków, w czasie exploatacji drogi. — § 70. Jeżeli podczas exploatacji drogi, odnogi łączącéj i mostu, Towarzystwo dopuści dezorganizacji drogi i ruchu, albo, jeżeli nie będzie wypełniało któregobądź z innych obowiązków, ustawą nań włożonych, Minister Dróg i Komunikacji udziela Towarzystwu ostrzeżenia, w terminach oznaczonych w § 69, co do uchybień przy budowie drogi.

Jeżeli w przeciągu trzech miesięcy po drugiém ostrzeżeniu, Towarzystwo nie uczyni zadosyć żądaniu Ministra, Rządowi służyć będzie wybór: 1) załatwić na rachunek Towarzystwa uznane przez siebie potrzeby, przez rozporządzenia wprost od siebie wydane; 2) albo objąć w zawiadywanie na rachunek Towarzystwa całą drogę, lub jéj części; 3) albo też objąć w posia-

danie drogę ze wszystkiemi przynależytościami, funduszami, materjałami i zapasami, przysposobionemi przez Towarzystwo,—i to nie czekając upływu dwudziestoletniego terminu, przepisanego w § 71 dla wykupienia drogi.

Działania Rządu na rachunek Towarzystwa, nie mogą w żadnym razie skutkować naruszenia prawa posiadaczy akcij, na odbieranie całkowitego dochodu poręczonego.

Jeżeli po którembądź ostrzeżeniu, Towarzystwo nie będzie utrzymywało ruchu na drodze bez przerwy, lub zmniejszy takowy; albo téż jeżeli niezałatwienie żądań Ministra Dróg i Komunikacji może pociągnąć za sobą naruszenie regularności i bezpieczeństwa ruchu na drodze, albo stagnacją ruchu w okolicznościach nadzwyczajnych, jak naprzykład w czasach wojennych i przy zwiększonym przewozie wojsk, albo żywności; to chociażby taka nadzwyczajna potrzeba ruchu wydarzyła się już po udzieleniu Towarzystwu ostrzeżenia, — Minister wyznaczy Towarzystwu drugi krótszy termin, dla załatwienia objawionych przezeń żądań. Jeżeli Rząd uzna koniecznėm, to we wszystkich takich przypadkach, nie czekając upływu terminów, wyznaczonych Towarzystwu dla ostatecznego załatwienia objawionych żądań, Rząd użyje bezzwłocznie jednego z trzech wyżéj wskazanych środków, i wprowadzi takowy w wykonanie, na zasadach określonych w § 69 za poprzedniém wyjednaniem Najwyższego postanowienia, na przedstawienie Ministra Dróg i Komunikacji do Komitetu Ministrów.

W tym razie zaliczają się na dobro Rządu, przypadające od Towarzystwa należności, za wypłacone przez Rząd sumy na procenta i na umorzenie obligacij i akcij Towarzystwu.

Jeżeli wyprowadzony na zasadach wskazanych w § 69 ostateczny rezultat wykaże pozostałość na dobro Rządu, to pozostałość taka, stanowiąca dług Towarzystwa przynależny Rządowi, pokrywa się: 1) z kaucij przynależnych Towarzystwu, jeżeli takowe znajdować się będą w posiadaniu Rządu; 2) w braku kaucij, lub w razie ich niedostateczności,—z zasobowego i obrotowego kapitału Towarzystwa.

Wypłata poręczonego przez Rząd dochodu od akcij w wysokości 5% procentu, oraz umorzenia, dopełnia się podług wskazanego w § 69 obrachunku.

Prawo Rządu do nabycia drogi po upływie dwudziestu lat.—§ 71. Po upływie dwudziestu lat od terminu, wyznaczonego w § 8 dla ukończenia robót przy budowie drogi, Rząd będzie miał prawo nabyć od Towarzystwa, w każdym czasie drogę żelazną i odnogę połączenia wraz z mostem w Warszawie, ze wszystkiemi przynależytościami, materjałami i zapasami.

Nabycie następuje za Najwyższém postanowieniem, na łączne przedstawienie Ministra Dróg i Komunikacji i Ministra Finansów do Komitetu Ministrów.

Dla oznaczenia ceny nabycia, przyjmuje się za podstawę suma czystego dochodu z siedmiu lat, poprzedzających nabycie; — z tak otrzymanéj sumy strąca się czysty dochód dwóch najmniéj korzystnych lat, i z z sumy dochodów za pozostałe pięć lat wyprowadza się cyfrę średnią, uważać się mającą za normę czystego rocznego dochodu Towarzystwa. Wszakże norma nie może być niższą ani od cyfry czystego dochodu Towarzystwa za ostatni rok z pomienionych siedmiu lat, ani od sumy, równającéj się $5\frac{1}{10}\%$ imiennego zakładowego kapitału Towarzystwa.

Jeżeli norma czystego dochodu nie przewyższy $5\frac{1}{10}\%$ imiennego zakładowego kapitału Towarzystwa, Rząd płacić będzie posiadaczom akcij poręczony dochód, przez cały przeciąg czasu, wskazany w § 35, i nie będzie miał żadnych innych obowiązków względem Towarzystwa, jego wierzycieli i posiadaczy akcij.

Wszakże w razie, gdy z powyższego obrachunku wypadnie wyższa norma czystego rocznego dochodu, Rząd niezależnie od dalszego dopełniania wypłaty posiadaczom akcij poręczonego dochodu, skapitalizuje przewyżkę normy ponad pięć procent kapitału zakładowego; z tak obliczonego kapitału Rząd wytrąci wszystkie długi Towarzystwa, powstałe z wypłaconych przez Rząd procentów i umorzenia akcij i obligacij, a nie pokryte kapitałami Towarzystwa zapasowym i obrotowym, przechodzącemi na pożytek Rządu; za pozostałą resztę kapitału, Rząd wyda Towarzystwu odpowiednią sumę w 5% papierach rządowych, obliczonych po cenie giełdowéj.

Bezpłatne objęcie drogi w posiadanie Rządu. — § 72. Po upływie całkowitego czasu, wyznaczonego dla posiadania przez Towarzystwo drogi, odnogi połączenia i mostu w Warszawie, Rząd (§ 24) bezpłatnie obejmuje w posiadanie takowe z wszystkiemi budowlami, z taborem, z innemi przynależytościami, z wszelkiém mieniem ruchomém i nieruchomém, oraz z kapitałem obrotowym.

Należności, przypadające podówczas Rządowi od Towarzystwa, pokryte zostaną z kapitałów obrotowego i zapasowego, z pierwszeństwem przed innemi długami Towarzystwa. Pozostała dopiero reszta tego kapitału, podpada rozporządzeniu Towarzystwa.

Likwidacja interesów Towarzystwa. — § 73. Jednocześnie z objęciem w posiadanie drogi przez Rząd, na zasadach, wyłuszczonych w §§ 69 — 72 Towarzystwo przystępuje do likwidacji wszystkich swoich interesów z zastosowaniem się do ogólnych przepisów prawa; wszakże pretensje Towarzystwa i jego wierzycieli nie mogą być poszukiwane na funduszu, przezna-

czonym na coroczne wypłaty posiadaczom akcij poręczonego przez Rząd dochodu.

Podpisano:

Minister Dróg i Komunikacji, Generał-Lejtnant, Hrabia *Bobrinskij*.

Działalność Warszawskiego Towarzystwa Wzajemnego Kredytu za rok 1873.

Sprawozdanie Zarządu za drugi okres działalności Towarzystwa Wzajemnego Kredytu, przedstawione uczestnikom na Ogólném Zgromadzeniu, odbytém d. 30 marca r. b., wskazuje tak znaczny wzrost téj instytucji, jakiego zapewne nie wielu się spodziewało, w obec konkurencji dwóch banków prywatnych, działających w tymże samym prawie kierunku i do tego znacznemi kapitałami. Kiedy z końcem roku 1872 liczba członków wynosiła 941 z kapitałem poręczonym rs. 3.170.520, a obrotowym rs. 352.280, z końcem r. 1873 Towarzystwo liczyło już członków 1.581, z kapitałem poręczonym rs. 5.418.450 i obrotowym rs. 602.050; przecięciowo w ciągu roku 1873 przybywało po 53 członków na miesiąc z kredytem rs. 208.141. Z liczby powyższéj 1.581 członków, mają prawo korzystać z przyznanego kredytu: 1.418 osób na zasadzie osobistéj odpowiedzialności na sumę rsr. 5.556.650; 137 osób na zasadzie zabezpieczenia hypotecznego na rsr. 421.250;—23 na zasadzie poręczenia drugiéj osoby odpowiedzialnéj na rsr. 38.100 i 3 osoby na podstawie zabezpieczenia papierami publicznemi na rs. 4.500, razem na ogólną sumę rs. 6.020.500. Całkowity obrót ze wszystkich operacij Towarzystwa, wynosi w ciągu r. 1873 rs. 41.452.627,04, w porównaniu z r. 1872 więcéj o rs. 21.596.283,49, czyli zwiększył się więcéj jak dwa razy. W szczegółach operacje Towarzystwa przedstawiają się jak następuje:

1) *Kasa.* Remanent z r. 1872 rs. 108.370,31 $^1/_2$, wpłynęło w ciągu roku 1873 rs. 16.730.773,59 $^1/_2$, wypłacono rs. 16.615.044,94, pozostaje rs. 224.098,97. Średni dzienny remanent wynosił rs. 89.072,78.

2) *Rachunki przekazowe.* Remanent z r. 1872 rs. 1.092.328,12 $^1/_2$, przybyło rs. 4.537.322,21 $^1/_2$, ubyło rs. 4.508.264,41, pozostaje z końcem roku 1873 rs. 1.121.385,93; w téj cyfrze wkładów wymagalnych na żądanie rsr. 107.867,45, za 3 dniowém wypowiedzeniem rs. 215.978,16, za 7 dn. wyp. rs. 797.540,32. Liczba otworzonych rachunków wynosiła 132, a średnie wkłady dzienne rs. 15.174,99.

3) *Kapitały na lokacji.* Remanent z r. 1873 rs. 63.909,73, złożono w ciągu roku 1873 rs. 1.169.303,78½, odebrano zaś rs. 689.128,62½, pozostało rs. 544.084,89, t. j. blizko 9 razy więcéj jak w roku poprzedzającym.

4) *Skup wexli miejscowych.* Z końcem roku 1872 pozostawało w portfelu wexli, zdyskontowanych na Warszawę sztuk 1.672 na rs. 1.122.614,07, w ciągu roku 1873 zdyskontowano wexli sztuk 12.604 na rs. 7.009.108,31, w tymże czasie spłacono sztuk 12.132, na sumę rs. 6.526.550,55, pozostaje z końcem r. 1873 wexli w portfelu sztuk 2.144, na ogólną sumę rsr. 1.605.171,83; dziennie przecięciowo dyskontowano rs. 23.441, a średnia wysokość jednego wexlu wynosiła rs. 556,10. W r. 1873 Towarzystwo redyskontowało w Banku Polskim wexli na sumę rs. 514.548,24½. Wpływ skupionych wexli tak jak w roku poprzednim odbywał się najregularniéj, stracono tylko bowiem małą kwotę rs. 152,50, z przyczyny upadłości wystawcy i indosanta.

5) *Pożyczki na papiery publiczne.* Z końcem r. 1872 pozostawało pożyczek, udzielonych na zastaw papierów publicznych 35 w sumie rs. 36.917; w ciągu w 1873 udzielono 123 pożyczek na rs. 176.912,67, spłacono zaś 91 zastawów w sumie rs. 122.673,67, pozostało zatém pożyczek 67, na papiery w nominalnéj wartości rs. 133.695 w sumie rs. 91.156.

6) *Pożyczki na towary.* Pozostałość z r. 1872 wynosiła rs. 9.708,99½, w ciągu roku 1873 udzielono pożyczek rs. 316.991,46½, w tymże czasie odebrano rs. 289.194,74, pozostało rs. 37.505,72.

7) *Obroty na rachunkach bieżących i z korespondentami* wynosiły w ciągu roku 1873 na dobro Towarzystwa rs. 3.985.514,20½, zaś na ciężar tegoż rsr. 3.838.668,30½; uwzględniwszy remanent z r. 1872 wynoszący na dobro Towarzystwa rs. 342.786,08, pozostało z końcem r. 1873 również na dobro Towarzystwa rs. 489.631,88, a mianowicie w stanie czynnym rsr. 506.813,13; w stanie biernym rs. 17.181,15. Pierwsza z tych sum składa się: z rs. 405.835, umieszczonych na rachunkach bieżących w innych tutejszych bankach, oraz z r. 100.973,13, przypadających Towarzystwu od korespondentów zamiejscowych.

8) Na rachunku *otwartego kredytu w Banku Polskim*, zabezpieczonego papierami publicznemi, Towarzystwo winno było z końcem r. 1872 rub. sreb. 88.936,59; w ciągu r. 1873 podniosło rs. 2.286.464,56, zwróciło zaś rs. 2.354.307,97, pozostało więc winne z końcem r. 1873 rs. 21.093,18.

9) *Depozyta w pap. publ.* z końcem r. 1872 w ogólnéj sumie wynosiły rsr. 659.045 w ciągu roku 1873, złożono papierów publ. nominalnéj wartości rs. 560.615 podniesiono zaś rs. 388.185, pozostało z końcem r. 1873 a) depozytów prywatnych do dyspozycji rs. 693.280; b) depozytów na zabezpieczenie pożyczek rs. 133.695; c) depozytów na zabezpieczenie zobo-

wiązań rs. 4.500, razem rs. 831.475, z których z dniem 31 grudnia 1873 roku znajdowało się: w Banku Polskim na zabezpieczenie otwartego kredytu rs. 147.600, w Towarzystwie Kredytowém Ziemskiém na zabezpieczenie rachunku przekazowego rs. 551.555, oraz w kasie Towarzystwa rs. 132.320.

Z rachunku *zysków i strat* dowiadujemy się, że Towarzystwo w ciągu roku 1873 pobrało:

procentu od wexli zdyskontowanych	rs.	140.122,56½
„ „ pożyczek na papiery publiczne	„	4.918,71
„ „ zaliczeń na towary	„	2.998,21
„ „ rachunków bieżących i korespondentów	„	30.064,30
„ „ zaliczeń rozmaitych	„	1.883,02½
razem . . .	rs.	179.986,81

Wypłaciło zaś:

procenta od rachunków przekazowych	rs.	59.304,79½
„ „ kapitałów na lokacji	„	22.397,23
„ „ otwartego kredytu w Banku Polskim .	„	3.459,56
„ „ redyskonta wexli	„	2.466,29½
nadto:		
na koszta administracji	„	27.768,04½
„ wynagrodzenie członków Rady i Komitetu rachunków	„	3.650,—
„ amortyzacją kosztów organizacji i ruchomości .	„	717,32½
Razem . . .	rs.	119.763,25

Pozostaje czystego zysku rs. 60.223,56, czyli 12,4% od kapitału obrotowego.

Otrzymany w r. 1873 zysk, Ogólne Zgromadzenie, na przedstawienie Rady, rozdzieliło w następujący sposób: 10%, czyli rs. 6.023 dołączono do funduszu zapasowego (który zatém z początkiem b. r. wynosi rs. 8.014,94½), rs. 43.861,76 przeznaczono na dywidendę dla uczestników, co stanowi 9% od wpłaconych wniosków, resztę zaś, czyli rs. 10.338,80, zarezerwowano na pokrycie mogących się okazać strat przy realizacji należności, przypadającéj Towarzystwu od upadłéj firmy poznańskiéj Bniński, Chłapowski, Plater et Comp., w sumie rs. 19.418,40. Jest to bardzo dotkliwa dla uczestników strata, gdyby bowiem rzeczona rezerwa nie była konieczną, członkowie Towarzystwa otrzymaliby dywidendę nie w stosunku 9%, lecz przeszło 11% od poczynionych wniosków. W stosunkach jednak handlowych niepodobna prawie takich strat uniknąć;—choć z drugiéj strony strata, z przyczyny upadku Tellusa, była dla Towarzystwa wyjątkową, jako odbicie zeszłorocznych bankructw wiedeńskich i berlińskich, a raczéj manji spekulacyjnéj rozlicznych banków i towarzystw. Uczestnicy, rezygnując obecnie

na część swéj dywidendy, pocieszać się mogą tą myślą, że instytucja ich prawadzoną jest wzorowo, z dniem każdym nabiera coraz większego zaufania i w obrotach swoich bardzo szybko wzrasta.

Wracając do sprawozdania, które dość szczegółowo powtórzyliśmy, wypada nam zwrócić uwagę na pewne punkta nie dość wyjaśnione i jakby umyślnie, bez widocznéj jednak przyczyny, pominięte. Nie znajdujemy naprzykład w niém żadnéj wzmianki o wexlach, skupionych na Rosją i na place zagraniczne, a wątpimy bardzo, czy takich operacij Towarzystwo nie czyniło zupełnie. Nie znajdujemy też cyfry pożyczek, udzielonych rolnikom, które zapewne mieszczą się w tytule wexli zdyskontowanych; byłoby rzeczą ciekawą dowiedzieć się w jakiéj mierze Towarzystwo przychodziło w pomoc rolnictwu i z drugiéj strony, ilu też z rolników przystąpiło do Towarzystwa, korzystając z przywileju, jakie ustawa nadaje téj instytucji ze względu na prawo wexlowe.

Cyfry te mogłyby w pewnéj mierze posłużyć za skazówkę rozwoju projektowanych Towarzystw Wzajemnego Kredytu w prowincjonalnych miastach Królestwa.

Sprawozdanie Kontroli Państwa o wykonaniu budżetu i zamknięciu rachunków za rok 1872.

(Dokończenie,—p. Ekon. zesz. IV, str. 317, z r. 1874).

Wydatki ze specjalnych funduszów na budowę i uzupełnienie taboru dróg żelaznych, oraz urządzenia portów.

Rozporządzalny remanent ze wszystkich oddzielnych źródeł, które weszły w różnym czasie do składu funduszu dróg żelaznych, wynosił 1 stycznia 1872 r. rs. 50.729.090,53.

W ciągu r. 1872 wpłynęło: z konsolidowanych obligacij rosyjskich dróg żelaznych 3-éj emisji rs. 77.600.697,70.

Realizacja 3-éj emisji konsolidowanych 5% obligacij rosyjskich dróg żelaznych, w ilości 15.000.000 funt. ster. dokonaną została na zasadzie Najwyższego Rozkazu z d. 27 marca 1872 r., z zaliczeniem do tego funduszu nabytych przez Rząd obligacij kolei żelaznych:

Kijowsko-Brzeskiéj	4.869.360 f. ster.
Łozowsko-Sewastopolskiéj	3.920.400 „
Landwarowsko-Romeńskiéj	3.416.017 „

Charkowsko-Nikołajewskiéj	2.242.560 f. ster.
Woroneżsko-Rostowskiéj	419.720 „
Grjazi-Carycyńskiéj	88.758 „
Odeskiéj	43.185 „

z zapewnieniem dla tych obligacij od 20 marca (1 kwietnia) 1872 r. 5% rocznego dochodu.

Obligacje te podług umowy zawartéj z domami handlowemi N. M. Rothschild i Synowie w Londynie i Braci de Rothschild w Paryżu, mają być realizowane po kursie, nie niższym od 87 za sto, a należność za nie przypadająca, powinna być wniesioną w dziesięciu równych ratach.

Stosownie do tego układu na rachunek należnych za te obligacje w roku 1872, 13.050.000 funt. ster. wpłynęło pierwszych 8 rat 10.440.000 f. st., stanowiących podług kursu ówczesnego rs. 77.600.697.

Daléj w r. 1872 wpłynęło rs. 2.165 zaległych wniosków na obligacje Nikołajewskiéj drogi żel. i rs. 847.286 tytułem procentów narosłych od sum funduszu dróg żel., umieszczonych na rachunku bieżącym u bankierów zagranicznych.

W ogóle zaś u bankierów zagranicznych w 1872 r. wpłynęło na poczet funduszu dróg żelaznych rs. 78.450.149, które łącznie z remanentem, znajdującym się u tychże bankierów d. 1 stycznia 1872 r. rs. 50.729.090, wyniosły rs. 129.179.240, a w skutek podniesienia się kursu waluty rosyjskiéj rs. 128.244.697.

Do funduszu dróg żel., należą nadto jeszcze sumy, które wpłynęły do kasy państwa i zaliczone zostały do ogólnego przychodu, a wniesione jednak były tytułem zwrotu wydatków, dopełnionych z sum funduszu dróg żelaznych.

Łącznie z temi sumami wynoszącemi rs. 16.348.749, fundusz dróg żel. dochodził do rs. 144.593.446; po potrąceniu zaś rs. 22.736.428, użytych w r. 1870 i 1871 na potrzeby tego funduszu z ogólnych zasobów kasy państwa, rzeczywisty stan rozporządzalnych zasobów funduszu dróg żel., w posiadaniu Rządu będących, w r. 1872 wynosić będzie rs. 121.857.018.

Dopełnione z téj sumy wydatki, należą do trzech następujących kategorij:

1. Na realizowanie i obrót funduszu dróg żelaznych rs. 3.943.250,81.

2. Na zamknięcie rachunków byłych dróg rządowych i urządzenie portów rs. 1.650.189,48.

3. Na zapomogi dla prywatnych towarzystw dróg żel. rs. 52.560.606.

Zapomogi te udzielane były przez Rząd prywatnym towarzystwom dróg żel. w sposób następujący:

a) Przez nabywanie akcij i obligacij dróg żel., z wypłatą przypadających na nie pieniędzy po kursie umówionym.

Na nabycie papierów Towarzystw dróg żelaznych w 1872 r. użył Rząd 36.085.400 rub. met., które według ówczesnego kursu wyniosły rsr. 42.540.588. W ogóle zaś sumy wydane na ten cel do 1873 r. wynoszą razem 1.200.000 funt. ster., 121.559.035 rub. met. i 31.551.186 r. kred., czyli w ogólnéj cyfrze 187.461.189 rub. kred., podług ówczesnego kursu. Z téj sumy wydatkowano na rachunek nadzwyczajnych zasobów, specjalnie przeznaczonych na budowę dróg żel., podług obliczenia Minist. Komunikacji do r. 1872 rs. 135.580.131, a w r. 1872 rs. 40.396.133, pozostałe zaś rs. 11.484.924 do 1 stycznia 1873 r. jako rozchód w rachunku funduszu nie były wykazane.

b) Przez udzielanie pożyczek towarzystwom dla zapewnienia rozwoju prywatnych dróg żel. i przez wypłacanie procentów od nieporęczonych przez rząd papierów Towarzystw.

Nowych pożyczek Towarzystwom dróg żel. udzielono w roku 1872 na krótkie termina rs. 1.676.589 i na termina długoletnie rs. 4.640.524.

c) Przez nabywanie dla towarzystw taboru, szyn i innych rekwizytów, wyrabianych w fabrykach prywatnych, w celu rozwinięcia w Rosji produkcji tych przedmiotów. Na cel powyższy wydano w r. 1872 rs. 3.702.905.

Ogólny rozchód wszystkich zapomóg udzielonych prywatnym towarzystwom dróg żelaznych, w r. 1872 podług pomienionych trzech kategorij, wynosi rs. 52.560.606.

Z téj sumy, jak również z sum użytych na zapomogi dla prywatnych towarzystw dróg żel. w latach poprzednich, zaliczono, jako rzeczywisty rozchód roku 1872 z funduszu dróg żel. rs. 49.370.170; pozostałe zaś rs. 18.574 332, wydane na rachunek funduszu dróg żel. w wykazie Ministerjum Komunikacji zamieszczonemi nie zostały.

W ogóle zaś w r. 1872 fundusz dróg żel. wynosił rs. 121.857.018, na jego rachunek wydano rs. 54.963.610; pozostało zatém na 1 stycznia 1873 roku rs. 66.893.407.

Fundusze specjalne.

Wszystkie, (z nieznacznym tylko wyjątkiem) fundusze specjalne z początkiem 1873 r. wynosiły w ogóle rs. 108.471.280.

Najznaczniejsze z nich były następujące:

a) Kapitały przeznaczone dla zabezpieczenia losu osób, zostających w służbie rządowéj . . . . rs. 75.547.093

b) Kapitały przeznaczone na rozwój oświaty . . . „ 10.554.658

c) Kapitały przeznaczone na ubezpieczenie najmu wojskowych zastępców . . . . „ 9.485.518

d) Kapitał na zapomogi w czasie nieurodzaju . . . rs. 4.749.207
e) Kapitał budowy więzień . . . . „ 2.279.552
Inne pomniejsze kapitały wynoszą razem . . . . . „ 5.855.252

Na rzecz tych funduszów r. 1872, rzeczywiście wpłynęło rs. 27.685.902, wydano zaś na ich rachunek rs. 14.916.814.

Jak potężną pomoc stanowią dla skarbu fundusze specjalne, przekonać się można z jednego przykładu: wydatek skarbu na utrzymanie zakładów naukowych (z wyjątkiem duchownych), wynosił w r. 1872 rs. 15.341.829, a zasiłek na tenże cel z funduszów specjalnych rs. 1.960.712, a więc $12^3/_4$ %.

Ogólny rezultat zamknięcia rachunków budżetowych 1872 r. jest następujący:

Przychód wynosił . . . . rs. 527.621.292
Rozchodów było . . . . „ 501.894.252
Zatém w porównaniu z rozchodami więcéj o . . . „ 25.727.039

Po potrąceniu zaś sumy rs. 20.533.221 na zaspokojenie niepokrytych wydatków, pozostałych z 1872 r., a nadto rs. 706.053, na zaspokojenie rozchodów lat dawniejszych, pozostaje czysta przewyżka rs. 4.487.764.

Ludność miasta Warszawy.

Według zaczerpniętych ze źródeł urzędowych wiadomości, w końcu 1872 roku, wynosiła 275.999 osób obojga płci. W ciągu roku zeszłego, w skutek przewyżki urodzonych nad zmarłemi, oraz przesiedlenia się na mieszkanie do Warszawy z innych miejsc, ludność powiększyła się o 3.503 osób tak, że do dnia 1 (13) stycznia roku bieżącego cyfra takowéj wynosiła 279.502 osoby, w téj liczbie mieszkańców stałych: 90.020 mężczyzn, 106.248 kobiet, razem 196.268, niestałych zaś: 40.463 mężczyzn, 42.771 kobiet, razem 83.234.

W ogólnéj liczbie mieszkańców było: podług stanów: szlachty 13.802 mężczyzn, 16.183 kobiet, razem 29.985, czyli 10,73%; duchowieństwa: 218 mężczyzn, 89 kobiet, razem 307, czyli 0,11%; obywateli honorowych: 489 mężczyzn, 613 kobiet, razem 1.102, czyli 0,43%; kupców i handlujących; 8.258 mężczyzn, 3.982 kobiet, razem 12.240, czyli 4,52%; rzemieślników 9.143 mężczyzn, 2.553 kobiet, razem 11.696, czyli 4,27%, mieszczan 91.089 mężczyzyn, 118.441 kobiet, razem 209.530, czyli 75,06%; wojskowych, prócz garnizonu, to jest dymisjonowanych i urlopowanych niższych stopni i ich rodzin: 3.389 mężczyzn, 3.846 kobiet, razem 7.235,

czyli 2,59%; cudzoziemców: 3.095 mężczyzn, 3.312 kobiet, razem 6.470, czyli 2,29%.

Podług wyznań: prawosławnych 4.408 mężczyzn, 3.266 kobiet, razem 7.674, czyli 2.75%; unitów: 370 mężczyzn, 333 kobiet, razem 703, czyli 0,25%; katolików 77.387 mężczyzn, 91.576 kobiet, razem 168.963, czyli 60,45%; ormjan gregorjanów: 53 mężczyzn, 59 kobiet, razem 112, czyli 0,04%; protestantów: 7.424 mężczyzn, 7.827 kobiet, razem 15.251, czyli 5,45%; żydów: 40.794 mężczyzn, 45.929 kobiet, razem 86.723, czyli 31,03%; innych wyznań: 43 mężczyzn, 29 kobiet, razem 72, czyli 0,03%.

W roku 1873 urodziło się 17.842 dzieci, z których 9.048 płci męzkiéj, a 8,794 płci żeńskiéj, to jest na 100 chłopców urodz. się 97,19 dziewcząt. W porównaniu z rokiem 1872, ogólna cyfra urodzonych powiększyła się o 4.775. Na 100 osób ogólnéj liczby ludności miasta, wypada urodzonych 6,38, z których 3,71 płci męzkiéj, a 2,67 żeńskiéj; dzieci prawych: 5.280 płci męzkiéj, 5.102 żeńskiéj, razem 10.382, nieprawych zaś 3.768 płci męzkiéj, 3.692 żeńskiéj, razem 7.460, w ogóle jak wyżéj 17.842. W porównaniu z rokiem 1872, na 100 urodzonych było: dzieci prawych 69,16, w r. 1873—58,19, dzieci zaś nieprawych w r. 1872 — 30,84, w r. 1873 41,81; z czego wynika, że w roku zeszłym, liczba dzieci nieprawych powiększyła się o 10,97 na sto.

Liczba zmarłych, wynosząca w roku 1872—15.080 osób, powiększyła się w roku zeszłym na 17.573, z których 9.189 mężczyzn, a 8.383 kobiet, to jest, że na 100 zmarłych mężczyzn, wypada 91,24 kobiet. Stosunek zmarłych do ogólnéj liczby ludności i liczby urodzonych wynosi: 1 zmarły na 15,90 mieszkańców, a na 1,02 urodzonych.

Związków małżeńskich zawarto: w r. 1872—2.443, w r. 1873—2.979; w roku zeszłym, jeden związek małżeński wypada na 93,82 mieszkańców.

(*Dz. Warsz.*)

B. ZAGRANICZNA.

Zgromadzenie odbyte w Eisenach, za staraniem Stowarzyszenia „Polityki społecznej“ (Verein für Socialpolitik), w dniu 12 i 13 października 1873 r.

(Dalszy ciąg, — p. Ekon. zesz. I, II. III i IV, str. 63, 162, 259 i 327 z 1874 r.)

Trzecim przedmiotem obrad stowarzyszenia było urządzenie przemysłowych sądów polubownych i urzędów pojednawczych.

Referent Dr Maxymiljan Hirsch (z Berlina) przedstawił, że już zeszłoroczne zgromadzenie przy debatach nad gromadném zawieszaniem robót i stowarzyszeniami robotników, zajmowało się tym przedmiotem, lecz wyrzekło tylko, że zaprowadzenie sądów polubownych i urzędów pojednawczych, uznaje się ogólnie za pożyteczne. Naturalnie, że tém lakoniczném orzeczeniem kwestja ani teoretycznie, ani praktycznie nie została załatwioną. Od tego zaś czasu, spory o urządzenie tych instytucij stawały się coraz gwałtowniejszemi, i podczas, gdy zawieszanie robót przybierało coraz straszniejsze rozmiary, klasy zamożne, pod wpływem chwilowych niepowodzeń i w nadziei odzyskania dawniejszéj przewagi, coraz bardziéj odwracały się od zalecanych przez naukę i praktykę instytucij pojednawczych, wstępując na drogę, z jakiéj przedtém usiłowały sprowadzić robotników, t. j. odwołały się do pomocy państwa. Domaganie się téj pomocy, stało się tak gwałtownem, że najwyższa władza państwowa, zamiast wydania przygotowanych już praw, któreby zapewniły organiczny rozwój społeczny na podstawie wolności ekonomicznéj i równouprawnienia, uciekło się do praw wyjątkowych i okolicznościowych. Podtrzymywał ten kierunek cały, szereg wpływowych publicystów, którzy położyli sobie za zadanie niekorzystnie uprzedzać opinją publiczną względem usiłowań robotników, dążących do tego, żeby przez silną organizacją dostąpić pewnych praw i bliżéj określić swe obowiązki.

W takich okolicznościach, komisja organizacyjna uważała za obowiązek poddać kwestją urzędów pojednawczych pod obrady stowarzyszenia. Nadesłano sześć referatów i opinij w tym przedmiocie, które jako pochodzące od wybitnych osobistości na polu nauki i praktyki, ułatwiają jego zbadanie.

Referent ze swéj strony wypracował projekt prawa o urzędach pojednawczych, które zgromadzeniu przedstawił, a prócz tego wraz ze spółreferentem prof. Brentano (z Wrocławia), podał następujący wniosek:

„Pożądaném jest, aby wydane zostało prawo, nadające wyrokom urzędów pojednawczych moc obowiązującą."

W rozbiorze tego wniosku, referent wyszedł z założenia, że zapatrywanie się na urzędy pojednawcze, zależy od sposobu pojmowania ustroju społecznego w ogóle. Zwolennicy atomistycznéj teorji ekonomicznéj postępują bardzo konsekwentnie, odrzucając urzędy pojednawcze. Ze swego stanowiska nie mogą oni ani téj, ani jakiejkolwiek innéj organizacji, równie jak samego państwa należycie zrozumieć. Kto działalność ekonomiczną ludów pojmuje tylko jako ruch pewnych monad, które, nie myśląc wcale o innych, jednak w najdoskonalszéj i wiecznéj harmonji około siebie krążą, ten musi także wszelką, ze świadomością wytworzoną organizacją uważać za fałszywą, zbyteczną, a nawet niemożebną. Dążenie zatém do oparcia się połączonemi siłami szkodliwym następstwom społeczno-ekonomicznego rozwoju,

musi się wydać jako niedorzeczność zwolennikom téj teorji, którzy w tym doskonałym świecie nic złego nie widzą. Ci nawet, którzy powodowani względami praktycznemi, oświadczają się za urzędami pojednawczemi, nie pojmują należycie doniosłości téj instytucji;—uważając je tylko za środek, zaradzający złemu danéj chwili, żądają, aby były ustanowione w każdym danym wypadku dopiero, gdy spór powstanie i nie zgadzają się na to, aby ich postanowienia miały moc obowiązującą.

Ażeby należycie zrozumiéć i uorganizować urzędy pojednawcze, należy porzucić stanowisko ekonomicznego atomizmu, a przyjąć za punkt wyjścia zasadę solidarności społecznéj. Trzeba uznać fakt zależności jednostki od ogółu, jak również i to, że wszelkie stosunki robotnicze, jak ustanowienie płacy i czasu pracy nie są interesami prywatnemi, które tylko pracodawców i robotników obchodzić mogą, lecz że stosunki te w przyczynach swych i skutkach sięgają daleko w sferę życia społecznego. Uznanie zależności i wpływu jednostki na ogół wyradza poczucie spólności interesów, solidarności i wyraża się w dążeniu do stowarzyszenia i pewnéj organizacji. Lecz tu właśnie leży niebezpieczeństwo. Jeżeli solidarność ograniczać się będzie przeważnie na jednéj tylko klasie, w takim razie wprawdzie egoizm jednostki zostanie złamany, lecz w miejsce jego wystąpi jeszcze niebezpieczniejszy egoizm stanowy. Dopiero w solidarności, która wszystkie warstwy społeczne łączy w jedną całość, egoizm zostanie zupełnie przezwyciężony, i w niéj též znajduje się rękojmia pomyślności jednostki i ogółu. Nie można wprawdzie zatrzéć odrębności różnych klas społecznych, lecz odrębność ta, przez zespolenie ich dążeń, powinna otrzymać wyższą organizacją. To właśnie stanowi istotę, a zarazem zadanie urzędów pojednawczych. Przez nie jednostronność i zawziętość stanowa powinna ustąpić miejsca wytworzonéj przez wzajemne zbliżenie się zgodzie i jedności, przy zachowaniu samodzielności każdego stanu. Tak więc instytucje pojednawcze opierają się z jednéj strony na solidarności członków tego samego stanu, którzy się wzajemnie wspierać, a nie na drodze bezustannéj konkurencji zwalczać mają; z drugiéj zaś strony na solidarności członków różnych stanów, którzy hamują swe namiętności i wyrzekają się chwilowych zysków, dla dostąpienia spólnych i trwałych korzyści. Lecz chociaż spólność interesów jest podstawą instytucij pojednawczych, nie wypływa jednak z tego, aby jednostka miała być w tym organizmie zupełnie pochłoniętą. Solidarność nie może istniéć bez poszanowania wolności osobistéj i lepiéj byłoby wyrzec się instytucij pojednawczych, aniżeli wolność jednostek krępować. Z tego już względu wypada oświadczyć się przeciwko wszelkim przymusowym środkom państwowym w uorganizowaniu tych instytucij. P. Dannenberg w opinji swéj twierdzi, że urzędy pojednawcze nie mogą należycie spełnić

swego zadania, jeżeli państwo nie zmusi pracodawców i robotników, do poddania się ich postanowieniom. Szkoda jednak, że p. Donnenberg nie zwrócił uwagi na Anglję, musiałby bowiem przyznać, że w Anglji urzędy pojednawcze już przed dziesięciu laty bez wszelkiego przymusu państwowego zostały uorganizowane i w najkrytyczniejszych wypadkach uratowały od rozstroju wielkie gałęzie przemysłu;—a to nietylko gdy chodziło o zagodzenie sporów o pracę i wynagrodzenie, lecz także gdy wypadało unormować stosunki robotnicze w ogóle. Z wyjątkiem jednego wypadku w ostatnich czasach, instytucje pojednawcze w Nottingham, Leicester, Wolverhampton, Manchester i w wielu innych miastach i hrabstwach położyły koniec prawie bezustannym zawieszaniom robót, a nawet podług wiarogodnych świadectw, zdołały zaprowadzić przyjazne pomiędzy pracodawcami a robotnikami stosunki.

Takich faktów niebrak i w Niemczech, pomimo, że instytucje pojednawcze dopiero od kilku lat zwróciły na siebie baczniejszą uwagę i chociaż burzliwość stowarzyszeń, budząca obawy socjalna demokracja i niechęć ogółu pracodawców, tamuje rozwój tych instytucij. Prasa również wszelkich odcieni, prócz kilku chwalebnych wyjątków, zaznaczając codziennie z upodobaniem, lub oburzeniem wiadomości o zawieszaniu robót, lub wypowiadaniu ich przez producentów, nie zalecała wcale urzędów pojednawczych, jako zaradczego środka. Większość czytelników gazet nie wiedziała nawet, że już od 1870 w Grünebergu, Guben, Gdańsku, Berlinie, Stralsundzie, Barth, Zerbst, Rostock i Biebrich, urzędy pojednawcze, głównie za staraniem stowarzyszeń robotniczych zostały uorganizowane i że już niejedno zawieszenie robót zostało przez nie zagodzone, lub uprzedzone. Nie wiedziano również, lub też zbyt prędko zapomniano, że zamknięcie fabryk przez berlińskich przedsiębiorców budowlanych, podczas największéj drożyzny mieszkań na wiosnę 1872 r., przez urzędy pojednawcze usunięte zostało. Przedewszystkiém jednak zatargi, jakie miały miejsce w maju 1873 r. pomiędzy właścicielami a związkiem pomocników drukarskich powinny przekonać uprzedzonych, że myśl pojednania sprzecznych interesów dwóch klas, już w Niemczech dojrzała. Obiedwie strony pogodziły się zupełnie na drodze wzajemnego uznania i równouprawnienia przez ułożenie normalnéj taryfy powszechnéj i ustanowienia *narodowego* urzędu pojednawczego;—pod tym względem drukarze niemieccy wyprzedzili Anglją, która dotychczas jeszcze posiada jedynie miejscowe instytucje pojednawcze. Co się tyczy stosunku urzędów pojednawczych do władzy państwowéj, to mówca oświadcza, że w nadesłanych opinjach panuje największa różność poglądów. Gdy p. Dannenberg domaga się bardzo silnéj interwencji państwa, a p. Ludwik Wolff dopuszcza ją tylko w ograniczonéj mierze, inne opinje stanowczo ją odrzucają, nie zgadzając się nawet na exekucją

przymusową decyzji urzędów pojednawczych. Prawda, że w Anglji, a nawet w Niemczech, instytucje pojednawcze chociaż bez mocy exekucyjnéj, skutecznie działały. Wykonanie ich decyzij zostało zapewnione przez uznanie ich sprawiedliwości i użyteczności, a głównie przez wpływ stowarzyszeń rzemieślniczych, jak to Mundella i Kettle co do Anglji zaświadczają. Lecz nawet w Anglji nieraz się zdarzało, że strona przegrywająca nie chciała się poddać wyrokowi, i tylko dzięki chwalebnym staraniom niektorych przywódców zdołano uniknąć katastrofy. Niepewność taka wykazała potrzebę nadania postanowieniom instycij pojednawczych mocy obowiązującéj. Odpowiedni projekt prawa, wypracowany przez Kettle'go, został jednozgodnie przyjęty na wielkim kongresie stowarzyszeń rzemieślniczych w 1871 r., a Mundella, który dawniéj był przeciwnego zdania, przeprowadził go w parlamencie 6 sierpnia 1872 r.

Dla Niemiec potrzeba exekucji przymusowéj, postanowień instytucij pojednawczych, jest jeszcze widoczniejszą. W niektórych miejscowościach urzędy pojednawcze po krótkiém istnieniu, upadły, ponieważ strony i to przeważnie pracodawcy, nie chcieli się poddać ich decyzjom (np. w taryfach złotników i kamieniarzy w Berlinie i cieśli okrętowych w Rostock).— W większéj jeszcze liczbie wypadków nie przyszło nawet do ukonstytuowania sądów, ponieważ interesowani wręcz oświadczyli, że urzędy pojednawcze nie posiadające mocy exekucyjnéj do niczego nie doprowadzą. Nie można więc zaprzeczyć, że wiekowa kuratela rządowa, pod jaką trzymani byli Niemcy, uczyniła ich niezdolnymi do ulegania postanowieniom, których nie wspiera zewnętrzna siła.

Zarzut, jakoby między pojęciem pojednania, a zatém czemś dobrowolném, a przymusowém jego wykonaniem, zachodziła sprzeczność, jest bezzasadny; — gdyby bowiem był słuszny, to należałoby przyjąć, że żaden umowa nie może być zaskarżoną, ponieważ nie jest niczém inném jak dobrowolną ugodą. Nie ma zaś różnicy między umową przedsiębiorcy z robotnikami, która w każdym czasie może być zaskarżoną i otrzymać moc exekucyjną, a umową, zawartą przez pełnomocników pracodawców i robotników. Nikt nie jest zmuszony uznać urzędu pojednawczego swym rozjemcą, lecz kto to uczyni dobrowolnie, ten powinien poddać się jego woli. Jeszcze jedna okoliczność stanowczo przemawia za nadaniem decyzjom instytucij pojednawczych mocy obowiązującéj. Zewsząd dają się słyszeć skargi na samowolne zrywanie umów przez robotników, co uważane bywa za największe złe, które za jakąbądź cenę wykorzenić należy. Chociaż skargi te są bardzo przesadzone, starać się jednak należy zaradzić złemu, lecz zarazem zachować największą ostrożność w wyborze środków. Myliłby się, ktoby sądził, że prawo karne może położyć tamę tém nadużyciom; z drugiéj zaś stro-

ny, karanie zrywających umowy, wywołałoby jeszcze większy rozdział między klasą robotników i pracodawców. Już i bez tego, stronność władz i liczne nadużycia, najzgubniejszy wpływ wywierają na stosunki robotnicze i bardziéj utrudniają zgodę, aniżeli wszelkie socjalno-demokratyczne agitacje. Pod tym względem odznacza się szczególniéj Królestwo Saskie, i dla tego téż stało się siedliskiem niemieckiego socjalizmu. Następstwa były jeszcze gorsze, gdyby zamiast pojedyńczych nadużyć, dopuszczono się względem robotników innéj niesprawiedliwości, występując przeciwko nim z całą surowością prawa kryminalnego.

Zrywaniu kontraktów najskuteczniéj mogą zapobiedz urzędy pojednawcze. Musielibyśmy zwątpić o moralnéj stronie robotników, gdybyśmy sądzili, że umowa, zawarta za pośrednictwem ludzi zaufanych obydwóch stron, nie będzie święciéj wykonywaną, jako umowa w rzeczywistości narzucona. Dosyć zwrócić w tym względzie uwagę na Anglją, aby się przekonać, że sądy polubowne i urzędy pojednawcze daleko skuteczniéj zapobiegły zrywaniu umów, aniżeli istniejące jeszcze kary, przeciwko którym robotnicy obecnie powstają. Jeżeli zaś tak zawartym umowom nadaną zostanie exekucja przymusowa, przy odpowiedzialności stowarzyszeń rzemieślniczych, w razie niedotrzymania umowy przez ich członków; wówczas zrobione będzie wszystko, co tylko nadużycia te powstrzymać może.

Aby instytucje pojednawcze w jak najkrótszym czasie w całém państwie się rozpowszechniły, do tego nie potrzeba wcale, aby państwo użyło swéj władzy, w celu zmuszenia stron do przystąpienia do nich; potrzeba tylko dobréj woli pracodawców. Referent wie z doświadczenia, że w rożnych częściach Niemiec utworzenie instytucij pojednawczych, nie przyszło do skutku, z powodu oporu, prawie wyłącznie pracodawców, lecz jeżeli ci przekonają się, że instytucje te mają także na celu zapobiedz zrywaniu umów, jeżeli uznanie prawne stowarzyszeń pracodawców zależném będzie od przystąpienia do urzędów pojednawczych, jeżeli wreszcie, jak to referent w swoim projekcie proponuje, urzędy te będą niejako parlamentem przemysłowym, rozbierającym wszystkie spólne interesa, wówczas nie ulega wątpliwości, że tą drogą zapewniony pokojowy rozwój stosunków robotniczych, błogie wyda owoce.

Przeciwnicy, w braku innych zarzutów, przytaczają, że ze względów praktycznych, przymusowa exekucja jest niemożebną, gdyż przypuściwszy nawet, że możnaby zmusić pojedyńczych pracodawców i robotników do poddania się ustanowionym warunkom, to byłoby zupełném niepodobieństwem wymódz cośkolwiek, jeżeli setki, albo tysiące, posłuszeństwa odmówią. Zarzut ten nie ma najmniejszéj podstawy, gdyż jeżeli państwo może zmusić masy ludności do wnoszenia opłaty szkolnéj i płacenia podatków, dla czegóżby

miało być bezsilném, gdy chodzi o wykonanie decyzji urzędów pojednawczych. Rozumie się, że exekucja nie zawsze będzie skuteczną, lecz przecież nikt nie myśli o puszczaniu kradzieży bezkarnie, dla tego tylko, że przestępca często nie da się wykryć. Właśnie zwolennicy dobrowolnéj exekucji powinniby się najmniéj obawiać exekucji przymusowéj, ponieważ są przekonani, że nie będzie potrzeba uciekać się to tego środka i zdaje się rzeczywiście, że exekucja przymusowa będzie tylko środkiem, uprzedzającym, niejako groźbą przeciwko opornym członkom.

Co się tyczy stosunku urzędów pojednawczych do władz gminnych, to referent zgodnie z nadesłanemi opinjami, uważa połączenie tych dwóch organów za niepraktyczne, zwłaszcza, że obecny stan przemysłu coraz bardziéj wykazuje potrzebę urzędu pojednawczego, którego władza rozciągałaby się na cały kraj. Lecz za to powinien istnieć najściślejszy związek między urzędami pojednawczemi a stowarzyszeniami; to téż w Anglji, tak urzędy pojednawcze Mundelli, jak i sądy polubowne Kettle'go, utworzyły się na podstawie stowarzyszeń i im téż zawdzięczają swoje istnienie. W Anglji dotychczas żadna instytucja pojednawcza nie może powstać bez poprzedniego zawiązania stowarzyszenia przynajmniéj robotników, co się téż i w Niemczech z małemi wyjątkami przestrzega; gdyż żadna trwała instytucja pojednawcza nie da się utworzyć, dopóki przedsiębiorcy i robotnicy występować będą jako luźne atomy, bez żadnéj organizacji. Nie wszyscy jednak prawdę tę uznają, i wielu zwolenników urzędów pojednawczych, występuje stanowczo przeciwko stowarzyszeniom rzemieślniczym, owéj *uorganizowanéj wojnie*, jak je nazywają. Jest to gruba niekonsekwencja, gdyż kto pragnie urzędów pojednawczych, ten tém samém i stowarzyszenia rzemieślnicze przyjąć musi. Błędném jest mniemanie, jakoby stowarzyszenia te wywołały zatargi między pracodawcami a robotnikami; przeciwnie, były tylko następstwem różności interesów tych dwóch klas, dając zarazem najlepszy, chociaż nie jedyny, środek trwałego pojednania. Rozumie się, że stowarzyszenia tylko wtedy ten charakter zachowają, jeżeli je nie będziemy uważać za niebezpieczne sprzysiężenia i jako takie, powstrzymywać od wszelkiéj, ogólnie pożytecznéj działalności. Dotychczasowa polityka rządu pruskiego, zmierzająca do pozbawienia stowarzyszeń rzemieślniczych możności korzystania z kas wsparcia, prowadzi wprost do uczynienia z nich nieprzyjaciół porządku społecznego. Przeciwnie, jeżeli Niemcy pójdą za rozumnym przykładem Anglji, zapewniając zupełną swobodę dla stowarzyszeń rzemieślniczych; pod warunkiem poddania się urzędom pojednawczym, wówczas, jak to już widzimy w Anglji, stowarzyszenia te działać będą w duchu prawdziwie konserwatywnym.

Rozbierając stosunek urzędów pojednawczych do sądów polubownych, referent oświadcza, że nie zgadza się z tymi, którzy instytucje te, za zupełnie różne uważają. Wprawdzie urząd pojednawczy jest niejako władzą prawodawczą — sąd polubowny zaś sądową, lecz w granicach swéj działalności obiedwie instytucje często się zlewają. Kwestje, podlegające urzędom pojednawczym, będą miały często w stosunku do ogólnych przepisów praw, charakter specjalny, gdy z drugiéj strony, sąd polubowny, jak i każdy inny, przez decyzje swoje utrwala prawo zwyczajowe. Tak np. pytanie, czy nieznaczna zmiana modelu może wpłynąć na płacę robotnika w robocie akordowej, lub czy czas potrzebny na odbycie dalekiéj drogi do fabryki, ma być wliczony na czas roboty i t. p., są to pytania, które zarówno przez urzędy pojednawcze, jak i sądy polubowne rozstrzygnięte być mogą. Wybór zależéć tu będzie od liczby osób interesowanych. Pod tym względem bardzo właściwie postąpili drukarze niemieccy, stawiając obok lokalnych sądów polubownych, jeden na całe Niemcy urząd pojednawczy i zachowując ten sam system wyborów. Co urząd pojednawczy postanowi, tego się sądy polubowne trzymają; przepisują więc ogólne normy i funkcjonują zarazem jako wyższa instancja.

Wreszcie kwestja, czy byłoby pożądaném ustanawianie bezstronnych superarbitrów, referent uważa jako jeszcze otwartą. Wprawdzie istocie urzędów pojednawczych bardziéj odpowiada, aby działały bez wszelkich obcych wpływów, lecz obecnie, gdy chodzi jeszcze o usunięcie niechęci i uprzedzeń, oddawna zakorzenionych, gdy robotnicy i pracodawcy występują jako dwie zamknięte w sobie nieprzyjazne partje, działalność takich bezstronnych superarbitrów, okaże się zapewne pożyteczną.

(d. n.)

Ogólne Zebranie Centralnego Towarzystwa gospodarczego w W. Ks. Poznańskiém.

Sprawozdanie Zarządu z czynności za rok upłyniony głównie zastanawiało się nad trudnościami, jakie spotykało Towarzystwo w skuteczném rozwijaniu swéj organizacji, a to z powodu mniéj czynnego w tym roku udziału obywateli-rolników, powołujących się na ciężkie okoliczności, jako to: nieurodzaj, upadłości i t. p., zaczém poszła słabsza działalność rozmaitych ogniw Towarzystw prowincjonalnych. Do ogniw tych należą: Szkoła Żabikowska, Towarzystwa rolnicze powiatowe i kółka rolnicze włościańskie.

Stan szkoły rolniczéj w Żabikowie na początku r. z. był bardzo smutny. Długi wynosiły 11 tysięcy tal., gospodarstwo folwarczne, po dwuletnim nieurodzaju, podupadło tak dalece, że paszy dla bydła prawie nie było; owczarnia wzorowa, z pięknych wprawdzie złożona okazów, stratę jednak tylko przynosiła. Cegielnia żadnego nie przynosiła dochodu, budynki dla uczniów pośpiesznie niegdyś stawiane i suszone, dostały się pod władzę zjadliwego grzyba; dla braku pomieszczenia, pomoce naukowe nie przynosiły korzyści. Po usunięciu się poprzedniego dyrektora Dra Au, nie było zdolnego przewodnika; profesorów było tylko pięciu. Pod nowym zarządem, rozumne zabiegi stan ten zmieniły w ciągu sprawozdawczego roku. Dr Au objął znów dyrektorstwo. Ciało nauczające składa się obecnie z dziesięciu osób; prywatni przedsiębiorcy widząc, że tworzy się pomyślnie towarzystwo akcyjne, mające dać fundusz szkole, pobudowali własnym kosztem mieszkania dla uczniów bardzo dogodne. W opróżnionym w ten sposób lokalu, pomieszczono pomoce naukowe; zaprowadzone zostały: seminarjum ekonomiczne, laboratorjum botaniczne i ogród botaniczny; laboratorjum zoologiczne w półroczu bieżącém ma być zaprowadzone; do wykładu nauk przybędzie czterech docentów. Wartość zbiorów zakładu wynosi tal. 7.911. Kurs nauk jest obecnie trzyletni z opłatą za cały tal. 210 (dawniéj za kurs dwuletni płacono tal. 100). Wolno jednak złożyć całkowity examin po dwóch latach pobytu w instytucie. Akcij rozebrano dotąd 527; z tych 499 w Ks. Poznańskiém i Prusach Zachodnich, 38 w innych stronach. Do Galicji ani jedna akcja nie poszła.

Co do zesłabnięcia czynności towarzystw filjalnych, téj postanowiono zapobiedz przez mianowanie sekretarza jeneralnego, któryby utrzymując związek Tow. Centralnego z niemi, lepszém był narzędziem zjednoczenia, spełniania postanowień zarządu centralnego, pobudzał do czynności i t. d. Ogólne Zebranie jednak, ze względu na potrzebę wyznaczenia pensji dla sekretarza jeneralnego, któréj przy braku funduszów płacić w odpowiedniéj wysokości nie może, myśl tę usunęło, spodziewając się, że poczucie obywatelskiego obowiązku i potrzeby, oraz usunięcie już częściowe smutnych okoliczności do nowego ożywienia się Tow. filjalne podnieci; są bowiem już ku temu obiecujące symptomata. Co się tyczy kółek włościańskich, te dzielnie pobudzał do życia p. Jackowski, mianowany na przeszłém Zebraniu Ogólném patronem tych kółek. Z jego sprawozdania widać jednak, że sprawa idzie oporem, którego źródła zarówno w samychże włościanach niepojmujących doniosłości téj organizacji szukać należy, jak i w niedosyć energiczném popieraniu ich przez inteligencją rolniczą. P. Jackowski zastał kółek takich tylko 12; w ciągu roku założył ich jeszcze 21, z tych jedno w Prusach. Przewodnictwo w tych kółkach wielu obywateli chciałoby oddać samymże

włościanom, żeby ich znaglić do chodzenia samoistnie około spraw własnych; nie ulega jednak wątpliwości, że trzeba ich tego nauczyć. Oświadczyli też w wielu miejscach, że pragną świadomszego od siebie przewodnika. Otóż prowadzenie kółek wymaga specjalnéj znajomości rzeczy i nieco wolnego czasu, a tym warunkom odpowiedzieć może każdy z postępowych gospodarzy i światłych obywateli. P. Jackowski w swém sprawozdaniu donosi, że z 32 kółek włościańskich, nadesłało tylko 15 wiadomość o swéj działalności rocznéj; działalność ta objawia się przez zebrania zwyczajne, zwykle w terminach miesięcznych odbywane, na których toczą się pogadanki o rzeczach rolniczych bieżących, o hodowli inwentarza, uprawie ziemi, pielęgnowaniu roślin okopowych i t. p.; czytane bywają z prenumerowanych pism artykuły, losowane bywają narzędzia rolnicze i nasiona i t. d. Kółka te liczą od dwudziestu kilku, do stu kilkudziesięciu członków, składających drobną opłatę na ogólne potrzeby.

Zgromadzenie Ogólne Centralnego Tow., po wysłuchaniu tych sprawozdań, zajmowało się rozprawami w kwestjach ogólno rolniczych: określiło środki, któremi utrzymać się może jednolitość w całéj organizacji, wzmagać się rozpowszechnienie i zespolenie kółek, do czego uznano za stosowne miewać w nich odczyty o rzeczach rolniczych; zastanawiało się nad sposobami wykształcenia praktycznych gospodarzy wiejskich, nad podniesieniem dobrobytu włościan i t. d. W końcu podano do rozwiązania na przyszłém zebraniu, temat następujący: „Co właściciele ziemscy czynić winni, by podnieść dochód z gospodarstwa rolnego i utrzymać równowagę w bilansie, zagrożoną obdłużeniem hypoteczném z jednéj, i zwiększonemi kosztami produkcji z drugiéj strony?“

Sprawozdania wydziałów technicznych Towarzystwa pomijamy. Znajdą je interesujący się niemi w „*Ziemianinie*,“ który jest organem Towarzystwa. Zebranie Ogólne zakończoném zostało odczytem p. Stabrowskiego o potrzebie gospodarstwa stawowego.

Dnia 25 b. m. i r., rozpoczął się przed sądem przysięgłych **w Poznaniu proces Jana Plewkiewicza**, spólnika Banku pod firmą Potworowski, Małecki, Plewkiewicz et Comp. Upadek tego banku przypłacił Małecki samobójstwem, które właściwie na Plewkiewicza spada.

Liczy on dziś lat 28 wieku; do r. 1872 był prokurentem w banku Kwilecki, Potocki i Spółka, i już wówczas wdawał się w hazardowne spekulacje giełdowe. Ożeniwszy się z córką bogatego właściciela niegdyś hotelu francuzkiego w Poznaniu Oehmiga, założył bank pod powyżéj przytoczoną fir-

mą, do którego Małecki (prawnik z zawodu), miał jakoby złożyć 56.000 tal., Plewkiewicz 38.000, Potworowski 7.000, Sokolnicki 20.000, co sprzeczne było z prawdziwym stanem rzeczy, bo złożono istotnie wszystkiego 85.000 tal. Bank zostawał pod wyłącznym kierunkiem Plewkiewicza i Małeckiego, i przy pierwszéj operacji dopuścił się wprost oszustwa. Plewkiewicz złożył dyrektorowi Banku królewskiego deklaracją, że rozporządza kapitałem przeszło 180.000 tal. i otrzymał 100.000 tal. pożyczki, a wexli w różnych czasach zdyskontował w tymże Banku na 40.000. Prawie zaraz grę w papiery rozpoczął; zamówił akcij Tellusa na 900.000 tal., mniemając, że mu ich nikt nie dostarczy, i różnicę kursu zapłaci. Tymczasem Tellus posiadał dostatek akcij świeżo wydanych w swoim portfelu, i użyczył ich dostarczycielom. Plewkiewicz nie był w stanie zadość uczynić zobowiązaniu, a firma Potworowski, Małecki i t. d., wyszła z téj sprawy ze stratą 64.000 tal. Klęska ogromna dla banku, rozrządzającego małemi środkami. Plewkiewicz namówił swego teścia, aby wstąpił do spółki z kapitałem 60.000 tal., na prawie wycofania téj sumy w pół roku. Krach wiedeński sprawił, że firma straciła znowu 30.000 tal., które zapisano na rachunek Oehmiga. Wówczas Sokolnicki wystąpił ze spółki. Oehmig chciał podnieść należącą mu sumę, a Plewkiewicz widząc co do tego punktu opór Małeckiego, tak pomanipulował w księgach, że Oehmigowi wypłacono 30.000 tal. Małecki widząc, że nie ma ratunku, odebrał sobie życie, oskarżając w pozostawionych listach Plewkiewicza. Nazajutrz, d. 28 lipca r. z., upadłość została ogłoszoną. Plewkiewicz oskarżony został przez wierzycieli banku o oszustwo, podstępne bankructwo i bankructwo proste, pochodzące z zaniedbania. Oskarżony bronił się zręcznie, i ani razu nie stracił pewności siebie. Zeznania świadków jednak, równie jak księgi Banku, potępiły go niemal stanowczo; okazało się także, że spólnicy: Sokolnicki, Potworowski, a potém Oehmig, nie znali się na operacjach banku, i nie wiedzieli co się w nim dzieje. Małecki wniósł do niego nietylko swoje, ale i obce, powierzone mu pieniądze, a Plewkiewicz wartości fikcyjne raczéj, niż rzeczywiste. Jednym z ważniejszych świadków miał być kasjer tegoż banku upadłego, p. Z., przebywający obecnie w Warszawie, który mimo wezwania nie stawił się, a nieobecności swojéj nieusprawiedliwił. Sąd uchwalił, aby zawezwać świadka tego do stawienia się, pod groźbą przymusu—i odroczył sprawę do przyszłéj kadencji. Oskarżony zatrzymany został w więzieniu śledczém, mimo, że obrońca jego żądał uwolnienia go za kaucją.

(*G. P.*)

MISCELLANEA.

— Komitet urządzającéj się w r. b. w Warszawie ogólnéj **wystawy płodów rolniczych**, podaje do powszechnéj wiadomości, że niezależnie od nagród, jakie Komitet przeznaczy za odznaczające się na wystawie przedmioty, Cesarskie Towarzystwo wolno-ekonomiczne, uznając rzeczywisty pożytek tego rodzaju wystaw, i pragnąc z swéj strony przyłożyć się do powodzenia tegorocznéj Warszawskiéj wystawy, przeznaczyło od siebie dla każdego z sześciu oddziałów tejże, następujące medale: dla Oddziału I-go (płody rolnicze, ogrodnicze i leśne) mały medal złoty; dla Oddziału II-go (inwentarz żywy) trzy wielkie medale srebrne; dla Oddziału III-go (płody przemysłu rolniczego i leśnego) mały medal złoty; dla Oddziału IV-go (machiny i narzędzia rolnicze) wielki medal złoty; dla Oddziału V-go (plany i modele budowli wiejskich, oraz materjały budowlane niepalne) wielki medal srebrny; dla Oddziału VI-go (wzorowo urządzone gospodarstwo rolne i rachunkowość gospodarcza) wielki medal srebrny; Oddziału VI-go (wzorowo urządzone gospodarstwo rolne i rachunkowość gospodarcza) wielki medal srebrny.

Wybór przedmiotów z każdego oddziału, za które mają być przysądzone wyżéj wymienione medale, Towarzystwo pozostawiło Komitetowi, z wyjątkiem jedynie dwoch srebrnych medali z Oddziału II-go, z których jeden ma być przysądzony za przedmiot pszczolnictwa, drugi zaś za przedmiot jedwabnictwa.

Prócz tego, Redakcja „*Gazety Rolniczéj*“ w Warszawie, ustanowiła: „Premjum Gazety Rolniczéj za najwidoczniejszą dążność do poprawy bydła w kierunku wykształcenia własności pociągowych i mlecznych.“

Premjum to stanowić będzie Stadnik roczny rasy górskiéj, przysądzenie zaś onego, Redakcja pozostawiła Komitetowi biegłych.

— **Ogólne sprawozdanie z tegorocznego jarmarku wełnianego.** W obec ogólnéj stagnacji w przemyśle fabrycznym, utrzymującéj się na kontynencie, ruch w handlu wełną w końcu roku zeszłego i przez całe 6

miesięcy roku bieżącego, nie odznaczał się wielkiém ożywieniem. Zakłady krajowe, jak w Łodzi, Tomaszowie, Ozorkowie i Białymstoku, drugi już rok mają trudności w zbywaniu swéj produkcji, przez co ograniczają ją do skali zamówień, nie wdając się w przygotowanie towaru zapasowego. Handlarze i fabrykanci zagraniczni, wstrzymywali się również ze zleceniami zakupów, skutkiem czego, interesa terminowe od początku roku do jarmarku, albo wcale nic, albo téż w szczupłéj tylko ilości się odbywały.

W takim stanie rzeczy, spodziewano się słusznie, że jarmark tegoroczny obfitować będzie w znaczniejszą daleko ilość dowozów, niż w roku zeszłym, co téż istotnie miało miejsce. Z rozpoczęciem pierwszego dnia jarmarku urzędowego, ilość dowieziona była znaczną, a posiadacze wełny, która w wielkiéj ilości była już w drugich rękach, pomimo niekorzystnych wiadomości o stanie jarmarków, nasz poprzedzających szlązkich, a głównie wrocławskiego i poznańskiego, trzymając ceny wysoko, paraliżowali czynności, gdyż znajdujący się na jarmarku fabrykanci nasi i w małéj bardzo liczbie zagraniczni, obstawali za redukcją cen, na którą pierwsi zgodzić się nie chcieli. Ruch przeto w pierwszych dwoch dniach jarmarcznych, szedł ospale, nabywano tylko partje takie, które szczególném odznaczały się myciem i ukondycjonowaniem, albo téż te partje, które fabrykant, lub handlarz za zagraniczny, od kilku lat już nabywa, znając istotną ich wydajność.

Po nadejściu wszakże wiadomości o niekorzystnie normującym się jarmarku berlińskim, producenci nasi i posiadacze wełny, zaczęli czynić ustępstwa i wtedy tranzakcje następowały z większą łatwością, przy obniżce cen od 6—8 tal., a w niektórych razach i wyższych.

Ogólny dowóz, wedle zestawienia urzędowego, funkcjonującéj delegacji

jarmarcznéj wynosił	pudów	40.694	funt.	5
w dniach zaś od 4 do 12	„	2.766	„	—
było razem	pudów	43.460	funt.	5

czyli więcéj niż w roku zeszłym o 5.062 p. 32 f. Mycie przecięciowo było udatne, a w wielu razach bardzo dobre; te ostatnie gatunki wyjątkowo były dobrze, a nawet wyżéj zeszłorocznych cen płacone.

Ceny przecięciowe normowały się jak następuje:

za wysoko-cienkie	dobre myte	110—120	tal.
„ cienkie	„	90—105	„
„ średnio-cienkie	„	74— 85	„
„ średnie	„	60— 72	„
„ ordynaryjne	„	46— 56	„

Waga strzyży była wyższą w tym roku do 10% i téj okoliczności, hodowcy owiec mają do zawdzięczenia równowagę budżetową, gdyż stratę powstałą z redukcji cen, wynagradzała szczodra wydajność strzyży.

Z ogólnéj ilości dowiezionéj wełny, było sprzedanych w ostatnim dniu jarmarcznym $^2/_3$, reszta pozostała w ręku domów komisowych.

W tygodniu pojarmarcznym, ruch na placu bankowym nie ustawał, nadeszłe dowozy spóźnione, głównie z lubelskiego, liczyć można do 15.000 pudów i te w większéj części nabyte zostały przez fabrykę Stieglitza w Petersburgu, hr. Pusłowskiego w Albertynowie i Braci Freund z Wrocławia z dalszą redukcją 2—4 tal. (*G. H.*)

— **Pobór podatkow w Warszawie.** Na rachunek sumy, mającéj wpłynąć w 1872 r., jako dochód miasta Warszawy, w ilości rs. 2.255.817,68, wpłynęło w tymże roku podatków skarbowych i opłat miejskich rub. sreb. 1.991.632,36, pozostało na zaległości rsr. 264.185,32.

Na rachunek zaległości, pozostałych z poprzedzających przed 1872 r. lat, wynoszących z nowo dołączonemi w 1872 r. rs. 1.215.974,70$^1/_4$, w 1872 roku wpłynęło rs. 154.725,10, umorzono rs. 228.736,30$^1/_2$, co razem stanowi rs. 383.461,40$^1/_2$, pozostało zatém zaległości na 1873 rok rub. sreb. 832.513,29$^3/_4$, a w ogóle zostało zaległości na 1873 r. rs. 1.096.698,61$^3/_4$. Z porównania téj cyfry, z cyfrą zaległości pozostałych z lat poprzednich na 1872 rok, okazuje się, iż w ostatnim roku zaległości zmniejszyły się o rs. 118.945,63.

Zaległości, powstałe w skutku nieopłacenia przypadających na 1872 rok dochodów miejskich, stanowiące 10% rocznéj sumy dochodu, przypadają głównie na następujące pozycje przychodu: opłatę szacunkową, 33% do podatku podymnego, opłatę wodociągową i kwaterunkową od właścicieli domów, oraz na terminowe spłaty za sprzedane grunta miejskie, na spłaty pożyczek budowlanych z procentami, na optaty procentów od sum zapisanych na cele dobroczynne i na opłaty od przemysłowców, a najbardziéj na opłatę konsensową od sprzedaży trunków zagranicznych.

Taki rezultat wpływów opłat bieżących na dochód 1872 r., należy uznawać za nader zadawalniający, jeżeli się zwróci uwagę na tę okoliczność, że według zatwierdzonych przez postanowienie b. Rady Administracyjnéj Królestwa Polskiego przepisów o porządku exekwowania, z ściąganych za pomocą sekwestracji dochodów z nieruchomości, dozwolono pokrywać tylko podatki i dochody zaległe z lat poprzednich; prowadzenie zaś sekwestracji za bieżące podatki i opłaty nie jest dozwolone.

Ponieważ w 1872 r. było zasekwestrowanych 544 domów, to okazało się, że zaległości w opłatach miejskich, przypadają przeważnie na te domy i mogły być ściągane dopiero w 1873 r. (*Dz. W.*)

— **Zakłady przemysłowe w Warszawie.**

W ciągu 1872 roku w mieście Warszawie z 36-u gorzelni, browarów, fabryk miodów i innych podobnych zakładów, wpłynęło dochodu akcyznego rs. 288.165,50¼. Opłata patentowa w tymże roku od 36 tych zakładów, oraz od 36 dystylarni wódek, a także od zakładów wyrabiających lakiery, politurę, perfumy i inne tym podobne przedmioty, nakoniec od 463 szynków, karczem, domów zajezdnych i handlów win z sprzedażą do wypicia na miejscu, od 122 szynków piwnych i 35 bufetów, wynosiła rs. 132.193. W ciągu tegoż 1872 r. dochód tytuniowy za banderole, marki i świadectwa od 24 fabryk tytuniowych w Warszawie, wyniósł sumę rs. 1.218.739,60. Sprowadzając te cyfry do jednéj sumy, przekonamy się, że w Warszawie w 1872 r. dochód akcyzny, opłata patentowa i dochód tabaczny, dały znakomitą cyfrę, wynoszącą rs. 1.638.098,10¼, otrzymaną z 997 rozmaitych wyżéj wymienionych fabryk i zakładów. Przy porównaniu wszystkich danych za 1872 r., z takiemiż danemi za rok poprzedni, okazuje się, że pomimo zmniejszenia się liczby fabryk i zakładów o 35 (w 1871 r. było ich 1.032), dochody akcyzne patentowe i tytuniowe w 1872 r. znacznie powiększyły się w Warszawie. Pierwsze powiększyły się wyłącznie prawie z browarów, z powodu powiększenia się ich liczby o trzy nowe, a dochód tytuniowy widocznie podwyższył się, z powodu wprowadzenia w wykonanie w ostatnich czasach nowéj ustawy o akcyzie od tytoniu. (*Dz. W.*)

— **Zmiana przepisów o handlu trunkami.**

Rada Państwa, w połączonych Departamentach Praw i Ekonomji Państwa i na Zebraniu Ogólném roztrząsnąwszy przedstawienie Ministra Finansów o niektórych zmianach w przepisach o handlu trunkami, *uchwaliła*: w zamian odpowiednich artykułów Zbioru Praw postanowić: 1) detaliczna sprzedaż trunków we wsi w obrębie osiadłości zagrodowéj, w ogóle upoważnia się nie inaczéj jak za uchwałami gromad wiejskich, z zastrzeżeniem, że jeżeli do pomienionego obrębu wchodzą grunta stanowiące własność jakiego wydziału, lub osoby prywatnéj, to do otwarcia na takich gruntach detalicznéj sprzedaży trunków, oprócz uchwały gromadzkiéj, powinno być wyjednane zezwolenie właściciela gruntu. 2) Starozakonnym dozwala się handel trunkami tylko w miejscowościach, oznaczonych do stałego ich zamieszkania, i przytém nie inaczéj, jak w własnych domach; subjekci starozakonni mogą być tylko w zakładach swych spółwyznawców. 3) Miejskie domy zajezdne powinny miéć: a) do prowadzenia handlu co najmniéj dwa pokoje, z których w jednym powinna się mieścić spólna jadalnia dla zajezdnych, a w drugim kuchnia i bufet; b) wszystkie niezbędne przysposobienia do noclegu zajezdnych z prostego ludu; c) stajnię lub szopę dla koni.

Jego Cesarska Mość, 14 maja r. b., powyższą uchwałę Rady Państwa Najwyżéj zatwierdzić raczył i wykonać rozkazał.

— **Towarzystwo prywatnych oficjalistów w Galicji.** Posiedzenia Rady Nadzorczéj Tow. wzajemnéj pomocy oficjalistów prywatnych odbyły się 7—9 marca r. b. w sali zakładu imienia Ossolińskich we Lwowie. Zwołaną przez wydział centralny na zwykłe doroczne posiedzenie Radę Nadzorczą zagaił, pod nieobecność prezesa Towarzystwa, Stefana hrabiego Zamojskiego, pierwszy wice-prezes p. Józef Pajączkowski, dyrektor galicyjskiego Towarzystwa kredytowego. Obecnych było 29 delegatów reprezentujących 58 filij powiatowych. Pierwsze na porządku dziennym było odczytanie przez sekretarza sprawozdania z czynności wydziału centralnego za ubiegły rok 1873. Ze sprawozdania tego wyjmujemy, że Towarzystwo z końcem roku 1873 liczyło 1.787 członków z roczną wkładką 13.380 złr., a żelazny fundusz Towarzystwa wynosił 115.400 złr., w hypotecznych papierach nominalnéj wartości 15.763 złr., w gotówce i należytościach czynnych. Z kolei przełożył Radzie imieniem wydziału centralnego p. Tadeusz Łopuszański bilans kasowy i majątkowy Towarzystwa za r. 1873, a wyjaśniwszy w krótkiéj przemowie obrót funduszami Towarzystwa w roku ubiegłym, wniósł wybór komisji, któraby zbadawszy zamknięcie rachunków i przekonawszy się o zgodności ich z księgami i dokumentami, wydała wydziałowi centralnemu absolutorjum. Wedle bilansu kasowego, rzeczywiste dochody Towarzystwa w ciągu r. 1873, wynosiły złr. 17.236,01½, a po strąceceniu wydatków na administracją i rozdawnictwo emerytur i zapomóg w kwocie złr. 5.023,23, czysty dochód przedstawia się w kwocie złr. 12.212,78½. Według bilansu majątkowego, wykazuje się przyrost majątku z gospodarki r. 1873 w ilości złr. 14.900 efektami i złr. 1.578,31½ w gotowiźnie. Tenże sam członek wydziału, referował następnie o budżecie Towarzystwa na r. 1874, wykazując w sperandzie przewyżkę czynną spodziewanych dochodów nad wydatkami w kwocie złr. 13.000.

(*Gaz. Warsz.*)

---

† W dniu 28 czerwca 1874 r. we wsi Wólka-Załęzska, zakończył życie ś. p. Alexander Werner, Kandydat prawa Warszawskiego Uniwersytetu, autor porozpoczynanych prac w piśmie naszém: „*O Zgromadzeniu odbytém w Eisenach,*“ oraz „*Wystawa Wiedeńska.*“

Przejęty głęboką miłością nauki, pojmujący całą doniosłość jéj zadania, obdarzony przytém niepospolitą na swój wiek wiedzą, młody, bo zaledwie lat 24 liczący—spółpracownik, zapowiadał w przyszłości jednego z najbardziéj uzdolnionych i najsumienniejszych pracowników na polu umiejętności społecznych. Śmierć jego zubożyła i tak już szczupły zastęp ludzi serjo poświęconych nauce. Zaznaczając ten smutny fakt na kartkach naszego pisma, oddajemy pośmiertny hołd wysokim przymiotom zmarłego.

Notatki bibliograficzne.

Encyklopedja Rolnictwa, zeszyt 9, tom II-gi. wyszedł z druku i zawiera: *Gorzelnictwo*, p. J. G., T. C. i P. Szlązkiewicza.—*Gospodarstwo oszczędne i nakładowe*, p. A. J.—*Gospodarstwo angielskie* p. St. R.

Biblioteka umiejętności prawnych, Serja 1-sza, zeszyt XXXVI, wyszedł z druku i zawiera d. c. Delsol'a—*Zasady Kodexu Cywilnego.*

Schüren, N.,—Zur Lösung der socialen Frage. Eine volkswirtschaftl. Studie 2te m. e. histor. Einleitg. verm. Aufl. gr. 8. (323 S.). *Leipzig.*

Sickinger, C.,—Forderungen u. Sünden d. Arbeiterstandes (94 S.). *Mainz.*

Barberet, J.,—Les Grèves et loi sur les coalitions, 129 p. *Paris*, lib. de la Bibliothèque ouvrière.

Baudrillart, H., — De l'enseignement moyen industriel, en France et à l'etranger. 50 p. *Paris*, Guillaumin et Ce.

Bouchon-Brandely, — Rapport au ministre de l'instruction publique sur létat de la pisciculture en France et dans les pays voisins. 30 p. *Paris*, A. Wittersheim et Ce.

Dramart, E., — De la séparation des pouvoirs et de la juridiction administrative. 47 p. *Paris*, Marescq aîné.

Griveau, L., — Economie pratiqne. Théorie complète de l'échange. Bons d'échange. Bons de participation. Bons de remboursement. 37 p. *Paris*, imp. A. Chaix et Ce.

Laboulaye, Ch.,—Les Droits des ouvriers, étude sur l'ordre dans l'industrie. 123 p. *Paris.*

REDAKTOR I WYDAWCA, **Wiktor Somer.**

Дозволено Цензурою. — Варшава 5 (17) Іюля 1874 г.

Drukiem A. Pajewskiego, w Warszawie, ulica Niecała N. 12 nowy.